

جامعة القاهرة
كلية الآداب
قسم الجغرافيا

مقومات التنمية السياحية في ليبيا
دراسة في الجغرافية السياحية

رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الآداب من قسم الجغرافيا
بكلية الآداب جامعة القاهرة

THE DEVELOPMENT OF THE TOURISM POTENTIALS
IN LIBYA:
A GEOGRAPHICAL STUDY

إعداد

سعيد صفى الدين الحبيب

إشراف

الأستاذ الدكتور / أحمد علي إسماعيل

أستاذ الجغرافيا بكلية الآداب

جامعة القاهرة

٢٠٠١

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

اقرأ وبراك الأكره ⑤ الذي علم بالقلم ④ علم الإنسان ما لم يعلم ⑤

عَلَّمَ

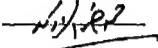

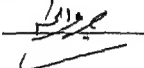
الاجازة

أجازت لجنة المناقشة هذه الرسالة للحصول على درجة الدكتوراه • في المزايا

بتقدير / بمرتبة المناجحة بتاريخ ٢٦ / ٦ / ٢٠٠١

بعد استيفاء جميع المتطلبات

اللجنة

الاسم	الدرجة العلمية	التوقيع
(١) د. محمد بن محمد	استاذ	
(٢) د. أحمد بن أحمد	استاذ	
(٣) د. محمد بن محمد	استاذ	
(٤)		

الإهداء

إلى والديّ.... وأخوتي
إلى زوجتي.... وأبنائي

محتويات البحث

الرقم	الموضوع	الصفحة
أولاً	الجداول	أ
ثانياً	الأشكال	د
ثالثاً	الصور	ز
	مقدمة البحث: الإطار العام للبحث	
1	مقدمة	1
2	الدراسات السابقة	1
3	مشكلة البحث	2
4	الهدف من البحث	3
5	أهمية البحث	3
6	طريقة البحث	4
7	المشكلات التي واجه الباحث	9
8	خطة البحث	10
الفصل الأول: الجوانب النظرية لجغرافية السياحة		
1.1	مقدمة	12
2.1	تطور حركة السياحة ومفاهيمها	12
1.2.1	تعريف السياحة	12
2.2.1	أنماط السياحة	13
3.2.1	الاهتمامات الجغرافية بالسياحة	15
4.2.1	نمو حركة السياحة	16
3.1	مقومات النشاط السياحي	19
1.3.1	المقومات الطبيعية	19
1.1.3.1	الموقع	19
2.1.3.1	المناخ	19
3.1.3.1	اشكال سطح الأرض	20
2.3.1	المقومات البشرية	22
1.2.3.1	المقومات التاريخية	22

22	مقومات البنية التحتية	2.2.3.1
23	الطلب السياحي	4.1
24	أقسام الطلب السياحي	1.4.1
25	العوامل المؤثرة في الطلب السياحي	2.4.1
27	الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئة للسياحة	5.1
27	الجانب الاقتصادي	1.5.1
28	السياحة وميزان المدفوعات	1.1.5.1
28	الدخل	2.1.5.1
29	العمالة	3.1.5.1
29	الآثار الاقتصادية السلبية	4.1.5.1
30	الجانب الاجتماعي	2.5.1
31	الآثار الإيجابية	1.2.5.1
31	الآثار السلبية	2.2.5.1
32	الجانب البيئي	3.5.1
32	الآثار الإيجابية	1.3.5.1
33	الآثار السلبية	2.3.5.1
34	التخطيط السياحي	6.1
الفصل الثاني: المقومات السياحية في ليبيا		
39	مقدمة	1.2
39	المقومات الطبيعية	2.2
39	الموقع	1.2.2
41	خصائص المناخ	2.2.2
41	درجة الحرارة	1.2.2.2
45	الرطوبة النسبية	2.2.2.2
48	الأمطار	3.2.2.2
51	الرياح	4.2.2.2
52	اشكال سطح الأرض	3.2.2
52	الشواطئ	1.3.2.2
59	الجبل الأخضر	2.3.2.2

63	أشكال سطح الصحراء	3.3.2.2
66	المقومات البشرية	3.2
66	المقومات التاريخية والثقافية	1.3.2
67	عصر ما قبل التاريخ	1.1.3.2
67	الحضارة الفينيقية	2.1.3.2
67	الحضارة الإغريقية	3.1.3.2
68	الحضارة الرومانية	4.1.3.2
68	الحضارة العربية الإسلامية	5.1.3.2
70	مقومات البنية التحتية	2.3.2
73	النقل والمواصلات	1.2.3.2
81	تسهيلات الإيواء	2.2.3.2
الفصل الثالث: حركة السياحة الدولية إلى ليبيا		
85	مقدمة	1.3
85	توجهات حركة السياحة الدولية إلى ليبيا	2.3
86	حجم السياحة الدولية إلى ليبيا	1.2.3
88	تطور حركة السياحة الدولية إلى ليبيا	2.2.3
92	مصادر الحركة السياحية الدولية	3.2.3
93	المجموعة العربية	1.3.2.3
98	المجموعة الأوروبية	2.3.2.3
100	المجموعة الأمريكية	3.3.2.3
103	المجموعة الآسيوية	4.3.2.3
105	موسمية الحركة	4.2.3
111	اثر القطاع السياحي على ميزان المدفوعات	5.2.3
114	اثر القطاع السياحي على العمالة	6.2.3
115	تحليل الطلب السياحي الدولي (تطبيق على مدن، طبرق، شحات، غدامس)	3.3
117	خصائص الطلب السياحي لمجتمع العينة الدولية	1.3.3
117	جنسية السائحين	1.1.3.3
118	توزيع السائحين على المواقع السياحية	2.1.3.3

120	توزيع السائحين حسب الغرض من الرحلة	3.1.3.3
121	التركيب العمري للسائحين	4.1.3.3
123	التركيب النوعي للسائحين	5.1.3.3
125	الحالة الوظيفية	6.1.3.3
126	مدة الإقامة	7.1.3.3
128	وسائل النقل	8.1.3.3
128	تقييم الخدمات السياحية	9.1.3.3
129	المشكلات التي واجهت السائحين	2.3.3
131	تقييم مرافق الإيواء	3.3.3
الفصل الرابع: حركة الطلب السياحي الداخلي		
135	مقدمة	1.4
135	التوجهات العامة للطلب السياحي في منطقة المصدر (تطبيق على مدينة بنغازي)	2.4
136	أنماط الطلب السياحي	1.2.4
136	الطلب السياحي الداخلي	1.1.2.4
139	الطلب السياحي الدولي	2.1.2.4
141	العوامل المؤثرة في حركة الطلب السياحي الفعلي	3.4
141	العوامل الديموجرافية	1.3.4
141	التركيب العمري	1.1.3.4
143	التركيب النوعي	2.1.3.4
144	حجم الأسرة	3.1.3.4
145	العوامل الاقتصادية والاجتماعية	2.3.4
145	الحالة التعليمية	1.2.3.4
146	النشاط الاقتصادي	2.2.3.4
147	الدخل	3.2.3.4
142	عمل الزوجة	4.2.3.4
148	ملكية سيارة	5.2.3.4
149	عوامل خاصة بالمقصد السياحي وطبيعية الرحلة	3.3.4
149	الوجهة السياحية	1.3.3.4

150	دوافع الخروج	2.3.3.4
154	زمن الرحلة وعامل المسافة	3.3.3.4
158	أماكن الإقامة	4.3.3.4
160	مدة الإقامة ومرات التردد	5.3.3.4
164	خصائص و آثار الطلب السياحي في الوجهة السياحية(تطبيق على مصيف سوسة والقرية السياحي بقار يونس)	4.4
167	مصدر الطلب السياحي على مصيف سوسة والقرية السياحية بقار يونس	2.4.4
170	الخصائص العامة للطلب السياحي	3.4.4
170	التركيب العمري	13.4.4
174	الحالة الاجتماعية	2.3.4.4
174	الحالة التعليمية	3.3.4.4
176	الحالة العملية والدخل	4.3.4.4
178	الخصائص العامة للرحلات	4.4.4
178	شكل الخروج ومرات التردد	1.4.4.4
179	مدة الإقامة	2.4.4.4
179	الأنفاق السياحي	3.4.4.4
184	تقييم الخدمات السياحية	5.4.4
الفصل الخامس :- رؤية مستقبلية لتنمية السياحة والتخطيط لها في ليبيا		
186	مقدمة	1.5
186	واقع ومستقبل السياحة في ليبيا	2.5
191	استراتيجية تنمية المقومات السياحية والتخطيط لها	3.5
192	الأقاليم السياحية المقترحة	1.3.5
194	الإقليم الشمالي (إقليم البحر المتوسط)	1.1.3.5
198	أقاليم الصحراء	2.1.3.5
199	الخطة التصورية لتنمية المقومات السياحية في ليبيا	2.3.5
200	مراحل الخطة المقترحة	1.2.3.5
205	تمويل مشاريع التنمية السياحية	4.5
206	إدارة الخطة	5.5
الخاتمة		
215	المراجع العربية	
223	المراجع الأجنبية	
233	الملاحق	

قائمة المحتويات

فهرس الجداول

الرقم	الموضوع	الصفحة
الفصل الأول :- الجوانب النظرية لجغرافية السياحة		
1 . 1	السياحة الدولية الحجم والإيرادات 1950-1995	18
الفصل الثاني :- المقومات السياحية في ليبيا		
1 . 2	متوسطات درجات الحرارة المثوية الشهرية والسوية	42
2 . 2	دخل ليبيا من النفط (1958-1996)	72
3 . 2	تطور شبكات الطرق (1950-1996)	74
4 . 2	تطور عدد السيارات الخاصة والأجرة والحافلات (1960-1997)	77
5 . 2	حركة المسافرين الداخلية (1992-1995)	80
6 . 2	عدد الفنادق مع بيان الغرف والأسرة (69-1968)	81
7 . 2	أماكن الإيواء مع بيان النوع والغرف والأسرة (1976-1980)	83
8 . 2	القدرة الإيوائية بالفنادق حسب المناطق عام (1996)	83
الفصل الثالث :- المقومات السياحية في ليبيا		
1 . 3	مقارنة نسب السياحة في دول شمال أفريقيا	87
2 . 3	تطور حركة السياحة الدولية إلى ليبيا (1964-1998)	90
3 . 3	توزيع السائحين حسب مناطق الإرسال الرئيسية للفترة (1964-1998)	94
4 . 3	توزيع السائحين العرب حسب الجنسية لفترة (1973-1998)	95
5 . 3	توزيع السياحة الأوروبية حسب أهم الدول (1978-1998)	101
6 . 3	توزيع السائحين حسب أشهر السنة (1968-1980)	106
7 . 3	النسبة الموسمية لإعداد السائحين	110
8 . 3	ميزان المدفوعات خلال السنوات (1970-1996)	112
9 . 3	إيرادات الخدمات السياحية (1969-1995)	113
10 . 3	العمالة الحالية في مرافق الإيواء والعمالة المتوقعة (1996)	114
11 . 3	السائحون حسب الجنسية	118
12 . 3	توزيع السائحين على المناطق السياحية	120

120	توزيع السائحين حسب الغرض من الرحلة	13 . 3
122	توزيع السائحين حسب الفئات العمرية	14 . 3
124	السائحون حسب الجنس والحالة الاجتماعية	15 . 3
125	الحالة الوظيفية للسائحين	16 . 3
126	سنوات الخبرة	17 . 3
126	عدد الليالي السياحية	18 . 3
127	مرافق الإيواء المستخدمة	19 . 3
128	وسائل النقل المستخدمة	20 . 3
130	تقييم مستوى الخدمات السياحية	21 . 3
الفصل الرابع :- حركة الطلب السياحي الداخلي		
132	العوامل التي تعوق المشاركة في الطلب السياحي الفعلي	1 . 4
139	أغراض الرحلات الدولية	2 . 4
140	الوجهة السياحية الدولية	3 . 4
142	الحالة العمرية وأثرها على الخروج	4 . 4
143	التركيب النوعي للسائحين وعلاقته بالخروج	5 . 4
144	حجم الأسرة وأثرها على الخروج	6 . 4
145	أثر الحالة التعليمية على الخروج	7 . 4
146	الحالة الوظيفية وأثرها على الخروج	8 . 4
147	أثر الدخل على الخروج	9 . 4
148	عمل الزوجة وأثره على الخروج	10 . 4
149	أثر ملكية السيارات الخاصة على الخروج	11 . 4
150	الوجهة السياحية لمجتمع الدراسة	12 . 4
153	أثر فصول السنة على دوافع الخروج	13 . 4
155	توزيع الرحلات حسب المسافة والوجهة	14 . 4
159	استخدامات أماكن الإقامة في الوجهة السياحية	15 . 4
162	توزيع مدة الإقامة	16 . 4
163	الليالي السياحية	17 . 4
168	مصادر الطلب السياحي على مصيف سوسة والقرية السياحية	18 . 4

172	التركيب العمري للسائحين	19 . 4
174	الحالة الاجتماعية للسائحين	20 . 4
175	الحالة التعليمية للسائحين	21 . 4
176	الحالة العملية للسائحين	22 . 4
177	الدخل	23 . 4
178	حجم المجموعة المسافرة	24 . 4
178	مرات التردد	25 . 4
180	مدة الإقامة	26 . 4
181	معدل الإنفاق السياحي على الرحلة	27 . 4
183	نتائج نموذج الانحدار للإنفاق السياحي	28 . 4
182	مستوى الخدمات السياحية	29 . 4
الفصل الخامس :- رؤية مستقبلية لتنمية السياحة والتخطيط لها في ليبيا		
188	الإعدادات السياحية المتوقعة حتى عام (2015)	1 . 5

قائمة الجداول

فهرس الأشكال

الرقم	الموضوع	الصفحة
الفصل الأول : الجوانب النظرية لجغرافية السياحة		
1.1	اللوحة البيانية للمناخ الحيوي (مناخ الراحة)	21
2.1	مراحل دورة الحياة السياحية	37
الفصل الثاني: المقومات السياحية في ليبيا		
1.2	موقع ليبيا	40
2.2	متوسطات درجات الحرارة في يناير ويوليو	44
3.2	المتوسط السنوي للرطوبة	46
4.2	تمثيل بياني لمناخ ثلاث مدنه ساحلية وثلاثة صحراوية	47
5.2	تمثيل بياني لمناخ ثلاث مدنه جبلية	49
6.2	المتوسطات الشهرية للأمطار	50
7.2	اتجاهات الرياح السائدة	51
8.2	السهل الساحلي فيما بين رأس جديد والخمس	55
9 . 2	السهل الساحلي فيما بين مصراتة وبويرات الحسون	56
10 . 2	السهل الساحلي فيما بين بويرات الحسون وبن جواد	57
11 . 2	السهل الساحلي فيما بين جواد والزويتينة	57
12 . 2	السهل الساحلي فيما بين الزويتينة وتوكره	58
15 . 2	السهل الساحلي فيما بين توكره وخليج البمبا	60
14 . 2	السهل الساحلي فيما بين خليج البمبا ورأس الرمله	60
16 : 2	تضاريس ليبيا	64
16 . 2	تطور شبكات الطرق البرية	75
17 . 2	شبكة الطرق البرية	75
18 . 2	الخطوط الجوية الغربية الليبية	79
الفصل الثالث : حركة السياحة الدولية إلى ليبيا		
1.3	التدفقات السياحية إلى دول شمال أفريقيا	87
2.3	توزيع متوسطات السائحين الدوليين حسب مناطق الإرسال الرئيسية	94

96	مصادر حركة السياحة العربية إلى ليبيا 1998	3.3
101	توزيع متوسطات السائحين الأوربية (87-1998)	4.3
102	مصادر حركة السياحة الأوربية إلى ليبيا 1998	5.3
107	توزيع السائحين حسب اشهر السنة 1968-1980	6.3
116	موقع طبرق، شحات ، غدامس	7.3
118	توزيع العينة الدولية حسب الجنسية	8.3
119	توزيع العينة الدولية على المواقع السياحية	9.3
121	توزيع العينة الدولية حسب الغرض من الرحلة	10.3
122	توزيع العينة الدولية حسب الأعمار	11.3
124	توزيع الدولية حسب الجنس والحالة الاجتماعية	12.3
126	الليالي السياحية للعينة الدولية	13.3
127	مرافق الإيواء المستخدمة	14.3
128	وسائل نقل العينة الدولية	15.3
132	المشكلات التي تعاني منها مرافق الإيواء	16.3
الفصل الرابع: حركة الطلب السياحي الداخلي		
137	تصنيف الطلب السياحي	1.4
138	العوامل التي تعين المشاركة في الطلب السياحي الفعلي	2.4
140	حركة الطلب السياحي الدولي لاسر بنغازي	3.4
151	الطلب السياحي لآسر بنغازي على المناطق المختلفة	4.4
156	توزيع رحلات اسر بنغازي حسب الوجهة	5.4
156	توزيع رحلات اسر بنغازي حسب المسافة	6.4
159	استخدامات أماكن الابواء لاسر بنغازي	7.4
162	توزيع مدة الإقامة لاسر بنغازي	8.4
163	متوسطات الليالي السياحية	9.4
165	موقع مصيف سوسة	10.4
166	موقع القرية السياحية	11.4
169	الطلب السياحي على مصيف سوسة	12.4
171	الطلب السياحي على القرية السياحية	13.4

173	التركيب العمري للسائحين في مصيف سوسة	14.4
173	التركيب العمري للسائحين في القرية السياحية	15.4
175	الحالة التعليمية للسائحين في مصيف سوسة	16.4
175	الحالة التعليمية للسائحين في القرية السياحية	17.4
176	الحالة العملية للسائحين في مصيف سوسة	18.4
176	الحالة العملية للسائحين في القرية السياحية	19.4
177	دخل السائحين في مصيف سوسة	20.4
177	دخل السائحين في القرية السياحية	21.4
180	مدة الإقامة بمصيف سوسة	22.4
180	مدة الإقامة بالقرية السياحية	23.4
181	معدل الإنفاق في مصيف سوسة	24.4
181	معدل الإنفاق في القرية السياحية	25.4
الفصل الخامس: رؤية مستقبلية لتنمية السياحة وتخطيط لها في ليبيا		
191	مراحل نمو حركة السياحة في ليبيا	1.5
193	الأقاليم السياحية المفتوحة	2.5
196	الأقاليم السياحية ومقوماتها	3.5

قائمة الأشكال

قائمة الصور

فهرس الصور

الرقم	الموضوع	الصفحة
الفصل الثاني : المقومات السياحية في ليبيا		
1.2	شواطئ رملية (وادي العودة طبرق)	54
2.2	شواطئ رملية حصوية (خليج طبرق)	54
3.2	شواطئ رملية (مصيف سوسة)	54
4.2	شواطئ صخرية (سوسة الأثرية)	54
5.2	جروف بحرية (شرق رأس الهلال)	54
6.2	وادي درنة	62
7.2	وادي الكوف	62
8.2	وادي الذبوسية	62
9.2	الغطاء النباتي قرب رأس الهلال	62
10.2	الغطاء النباتي على مرتفعات الحافة الشمالية	62
11.2	حواف المنخفضات الصحراوية (الجغبوب)	65
12.2	البحيرات الصحراوية (بحيرة الملفي)	65
13.2	الأشكال الرملية (بحر الرمال العظيم)	65
14.2	تباين شكل سطح الأرض (الجغبوب)	65
15.2	رسوم انسان ما قبل التاريخ	69
16.2	معبد ابوللو بمدينة شحات الأثرية	69
17.2	مركز المدينة الشعبي بمدينة شحات	69
18.2	مسرح روماني بمدينة لبدّة	69
19.2	معلم اسلامي (مسجد مولاي محمد بطرابلس)	71
20.2	معالم الحرب العالمية الثانية (مقبرة الحلفاء بطبرق)	71
21.2	معالم الحرب العالمية الثانية (المقبرة الفرنسية بطبرق)	71
22.2	معالم الحرب العالمية الثانية (المقبرة الالمانية بطبرق)	71
الفصل الرابع : حركة الطلب السياحي الداخلي		
1.4	إيقاد النيران تحت أجذع الأشجار	161
2.4	قُطع الأغصان واستخدمها في الطهي	161
3.4	بعض الحرائق التي تسببها نيران المتنزّهين	161
4.4	تلوث التربة بزيوت السيارات	161
5.4	جرف التربة بواسطة السيارات	161
6.4	أثر بناء الخيام الخاصة على تدمير البيئة المجاورة	161

مقدمة البحث :

الإطار العام للبحث

1 مقدمة

عرف الإنسان السياحة والترحال منذ زمن بعيد ، إلا أن السياحة والسفر في وقتنا الحالي تعبر عن مفاهيم إقتصادية واجتماعية تختلف عن سابقتها ، وذلك لما حققته من مركز هام كأحد عوامل التنمية الإقتصادية والاجتماعية الهامة ، حيث أخذ قطاع السياحة يسهم في تطوير كثير من الصناعات التي لها علاقة بالسياحة ، كما أصبحت أحد الموارد الهامة للحصول على العملات الصعبة التي هي في غاية الأهمية لكثير من الدول وخاصة النامية منها .

كما أن السياحة تساهم أيضاً في الدعم الإيجابي لميزان المدفوعات وفي توفير فرص عمل كثيرة في أنشطة إقتصادية مختلفة سواء كانت لها علاقة مباشرة ، أو غير مباشرة بصناعة السياحة ، كذلك فإنه لصناعة السياحة تأثيراً كبيراً في تطوير البنية التحتية للدولة مثل الطرق وشبكات المواصلات والخدمات الساحية ، وأماكن الترويج والمنزهات الوطنية. كما أنها تعتبر عاملاً هاماً في حماية المعالم الأثرية والأماكن التاريخية والطراز المعماري المميز ، لهذه الأسباب وغيرها اهتمت أغلب دول العالم بهذه الصناعة الأخذة في التوسع والنمو السريع ، الناجم عن ازدياد أوقات الفراغ والعطلات المدفوعة ، وتحسن مستوى المعيشة ، وارتفاع نسب التعليم والدخل وكذلك التطور المستمر في وسائل النقل والمواصلات في أغلب دول العالم ، لذلك دخلت دول العالم في منافسات شديدة ومتطورة في التسويق والترويج والدعاية الإعلامية لمنتجاتها السياحي ، لغرض جذب أكبر عدد ممكن من السالحين . وقد انعكس ذلك على الزيادة الكبيرة في أعداد السالحين حول العالم والتي ارتفعت من حوالي 25 مليون سائح عام 1950 لتصل الى حوالي 561 مليون سائح عام 1995م.

ولكن على الرغم من هذه الأهمية المتزايدة لقطاع السياحة ، إلا أن ليبيا بقيت خارج السوق السياحي على الرغم من توفر المقومات المختلفة بها ولم تشارك هذه الصناعة في التنمية الإقتصادية والاجتماعية للمجتمع الليبي . وظل الاقتصاد الليبي أحادي الجانب معتمداً على مصدر النفط بالدرجة الأولى ، ويرجع ذلك إلى ندرة الموارد الأولية والمعدنية ، وقلة نسبة الأراضي الصالحة للزراعة هذا بالإضافة إلى ندرة المياه .

ولكن الأهمية المتزايدة لصناعة السياحة ، تدعوا إلى ضرورة دراسة وتنمية المقومات السياحية ، وأنماط الحركة السياحية وتوجهاتها ووضع خطط وتصورات تضمن تطور هذه الصناعة وتوسعها بما يتناسب وإمكانيات البلاد الطبيعية والبشرية ، وتقلل من التأثيرات الجانبية التي قد تطرأ نتيجة لتطوير هذا المرفق .

2 الدراسات السابقة :

في الوقت الذي تتزايد فيه المساهمات العلمية التي تعالج موضوع السياحة من قبل التخصصات المتعددة ، ظل الاهتمام بهذا الموضوع في ليبيا قليل ونذكر من بين هذه المساهمات ، تقرير البنك الدولي للإنشاء والتعمير International Bank for

The Reconstruction and Development (1960) والذي يحمل عنوان Economic Development of Libya ، وقد خصص جزء من هذا التقرير إلى دراسة أهمية تطوير السياحة الدولية في ليبيا باعتباره أهم بديل اقتصادي ، وكان هذا قبل اكتشاف النفط بكميات تجارية ، أما محمود كامل فقد أعد تقريراً في عام (1964) عندما كان مستشاراً للسياحة في ليبيا ، تحت عنوان " مقدمة للتخطيط السياحي في ليبيا " وقد تناول فيه باختصار الجوانب المختلفة للسياحة ، وأهميتها واحتياجاتها في ليبيا ، كما أعد المكتب الوطني للاستشارات . تحت رعاية الهيئة الوطنية للسياحة ثلاثة تقارير (من 1981 إلى 1991) تحت عنوان دراسة المسح السياحي الشامل للإمكانيات السياحية في ليبيا ، وقد أحتوى على مسح ميداني لأغلب الإمكانيات السياحية في البلاد كما تطرق إلى كيفية تنميتها ، هذا بالإضافة إلى الدراسة التي قدمها Taib , S عام 1983 تحت عنوان Tourism and Development والتي نوقشت فيها الأهمية الاقتصادية للسياحة الدولية في ليبيا وإمكانياتها بالاعتماد على تجربتي تونس والمغرب ، كما نظم مكتب العمارة والاستثمارات الهندسية تحت رعاية اللجنة الشعبية العامة للإسكان والمرافق ندوة " السياحة في ليبيا الإمكانيات والمعوقات " والتي عقدت في بنغازي عام 1997 وقد نوقشت فيها العديد من البحوث المتعلقة بتنمية السياحة في ليبيا ، أما زينب محمد المكي فقد قدمت في 1997 دراسة تحت عنوان " المصايف والمنزهات في منطقة بنغازي " والتي تطرقت فيها إلى دراسة الوضع الحالي للعرض والطلب السياحي ووضع المصايف والمنزهات في المنطقة " ، وأخيراً المخطط العام لتنمية السياحة بالجمهورية العظمى 1999-2018 والذي أعدته اللجنة الشعبية العامة للسياحة وقد كان تركيز هذه الخطة على تنمية السياحة الدولية ولم يلتفت إلى السياحة الداخلية .

3 مشكلة البحث :

مما تقدم يبدو واضحاً بأنه هناك اهتمام واضح ومتزايد بصناعة السياحة عالمياً بعكس ما هو عليه الحال في ليبيا ، والتي لا يزال أهتمامها بتنمية هذا القطاع محدودة جداً على الرغم من توفر المقومات السياحية المختلفة سواء كانت طبيعية أم بشرية ، والمشكلة المطروحة أمامنا الآن هي أن تنمية السياحة في ليبيا ، تتطلب ضرورة دراسة وتقييم المقومات السياحية (العرض السياحي) في البلاد ، ومعرفة مدى العلاقة بين هذه المقومات وأنماط الطلب السياحي في مناطقه المختلفة في السابق والحاضر ، وكذلك الإلمام بخصائص هذا الطلب (الدولي والداخلي) والمشكلات التي تواجهه في مناطق العرض المختلفة ، فالدراسة والتحليل لهذه المشكلة في هذا الإطار يسهم في إمكانية وضع خطط وتصورات شاملة ومنطقية ورؤى مستقبلية واضحة لتطوير هذا القطاع لكي يفي بالأهداف المرجوة منه للمساهمة في التنمية الاجتماعية والاقتصادية للمجتمع الليبي مع بقية القطاعات الأخرى . وهناك أسباب ملحة وضرورية تستدعي دراسة هذه المشكلة وإيجاد حلول مناسبة لها منها :

1- تتمتع البلاد بمقومات سياحية متنوعة لا تقل أهمية عن بعض الوجهات السياحية العالمية ، ولكنها غير مستغلة ومهددة بالتلف أو الإندثار إذا لم تتم وتطور بطرق واعية وتحول دون السياحة العشوائية والعشوائيات السياحية القائمة على الارتجال التي قد لا تحمد عقباها فيما بعد .

2- ارتفاع نسبة المؤشرات التى تشير إلى احتمالات تنامى الطلب السياحي الداخلى والمتمثلة فى ارتفاع مستوى المعيشة والدخل والتعليم بالإضافة إلى الزيادة السكانية ونسبة التحضر ، والعطلات المدفوعة وتطوير شبكات الطرق ، هذا الطلب الحالى والمحتمل سوف يولد ضغوطاً على الموارد السياحية مما قد يؤدى إلى إتلافها إذا لم تعد خطط من أجل تنميتها والحفاظ عليها .

3- ضرورة تنوع مصادر الدخل الوطنى وتقليل الاعتماد على مصدر النفط غير المتجدد ، والمعرض لتأثيرات التقلبات الاقتصادية والسياحية العالمية أو الكوارث الطبيعية ، كما إن قطاعى الزراعة والصناعة لا يزال يعانيان من بعض المشكلات الأساسية ، على الرغم من المحاولات التى قامت بها الدولة من أجل تطويرها ، حيث تعاني الزراعة من قلة الأراضى الصالحة للزراعة وندرة المياه ، أما الصناعة فإنها تعاني من قلة الموارد المعدنية بكميات اقتصادية تسمح بقيام نهضة صناعية لمدة طويلة ، لذلك فإن قطاع السياحة بمقوماته الهائلة والمتعددة ، يظهر كأحد البدائل المنطقية لتنويع مصادر الدخل الوطنى فى البلاد .

4 - الهدف من البحث :

يهدف هذا البحث إلى تحقيق ما يلي :

- 1- تحديد المقومات السياحية المختلفة فى البلاد وبيان أهميتها وتقييم وضعها الراهن .
- 2- معرفة التطور التاريخى لحركة السياحة الدولية فى ليبيا وتحديد أنماطها وأصولها الجغرافية وأهميتها والمشكلات التى تواجهها .
- 3- الإلمام بالخصائص العامة للطلب السياحي الداخلى وأنماطه وتوجهاته وأهميته وتوضيح حجم ومدى ارتباط مناطق العرض والطلب والعلاقات والمشكلات التى تنشأ نتيجة لتلك الحركة .
- 4- وضع تصور عام لمستقبل السياحة فى ليبيا والتخطيط لها بما يتناسب والإمكانيات الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية للبلاد .

5 - أهمية البحث :

يستند هذا البحث أهميته من النتائج التى يرجى تحقيقها منه فى خدمة المجالات التالية :

1- المجال العلمى :

لم ينل موضوع السياحة فى ليبيا إلا القدر الضئيل من اهتمام الباحثين بسبب عدم عناية الدولة بهذا القطاع ، وكذلك حداثة موضوع السياحة النسبى وخاصة فى المكتبة العربية ، وهذا ما يمكن أن يعطى موضوع الدراسة أهمية خاصة فيما يتعلق بالإلمام

بمفاهيم وتعريفات الموضوع ، وتغطية جوانبه المتعددة سواء كانت اقتصادية أو اجتماعية أو بيئية .

2- المجال الاقتصادي :

إيضاح تنوع المقومات السياحية وأهميتها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية لصانعي القرارات والاستراتيجيات على المستوى الوطنى والإقليمى والمحلى ، كذلك إبراز أهمية قطاع السياحة كأحد البدائل الاستراتيجية للمنطقة لتنويع مصادر الدخل الوطنى وللإسهام فى التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الليبي .

3- مجال التخطيط :

أن محاولة الباحث من تقديم بعض الخطط والإستراتيجيات المستوحاة من واقع المقومات والخدمات السياحية ومن توجهات حركة السياحة الدولية والداخلية ، وخصائصها ومشكلاتها قد تسهم فى إثراء التخطيط السياحي فى ليبيا ، وتقديم بعض الأفكار الجديرة بالإثراء والنقاش .

6 طريقة البحث :

لقد تمت الاستعانة فى هذا البحث بعدة وسائل لجمع المعلومات ، وتحليلها والتوصل إلى نتائج منطقية تخدم غرض البحث بطريقة عملية ، وقد تم تجميع المعلومات بالاعتماد على طريقتين هما طريقة المسح المكتبي (المصادر الثانوية) وطريقة الدراسة الميدانية (المصادر الأولية) .

1- طريقة المسح المكتبي (المصادر الثانوية) ، حيث تم تجميع المعلومات من مصادرها الحقيقية لما يخدم البحث على النحو التالي :

أ- مراجعة الكتب والمقالات والدراسات المتخصصة التى تناولت موضوع السياحة باللغتين العربية والإنجليزية ؛ لغرض الإلمام بأغلب الأدبيات التى لها علاقة بالموضوع والاعتماد عليها فى الإطار النظري لدراسة السياحة .

ب- استقراء العديد من الإحصائيات الرسمية التى تصدرها مؤسسات دولية ، مثل منظمة السياحة الدولية ، وهيئة الأمم المتحدة وبعض الهيئات الإقليمية فى أوروبا وآسيا والأمريكيتين ، والوطن العربى ، والاستفادة من إحصائياتها فى رصد ومعرفة توجهات حركة السياحة الدولية عالمياً وإقليمياً .

جـ - الاستفادة من الإحصائيات السنوية المحلية والتى تصدرها أمانات مختلفة لرصد حركة السياحة إلى ليبيا ، وكذلك للإلمام بالإحصائيات الخاصة بالنشاطات الاقتصادية والسكانية وكذلك البيانات المناخية ذات العلاقة بالحركة السياحية .

د- الإلمام بالتقارير والمخططات ذات العلاقة بصناعة السياحة سواءً تلك الصادرة عن بعض الأمانات ، أو تلك الصادرة عن الهيئات الاستشارية .

هـ - الاستعانة بالأطالس والخرائط العامة التى تساعد على إيضاح فكرة البحث .

2- طريقة الدراسة الميدانية :

تنقسم الدراسة الميدانية إلى شقين أحدهما خاص بالسياحة الدولية والآخر خاص بالسياحة الداخلية ، وقد جمعت البيانات عن طريق الاستبيانات والمقابلات الشخصية والملاحظة والمشاهدة ، وقد تمت هذه الدراسة على النحو التالي :

أ-السياحة الدولية :

نظراً لما تعانيه حركة السياحة الدولية إلى ليبيا من قصور شديد فى كافة الإحصائيات المتعلقة بنواحيها المختلفة ، وكان كل ما يمكن التحصل عليه خلال الدراسة المكتسبة من إحصائيات وبيانات لم يتعد الإحصائيات العامة ، وغير المنظمة والتي تنقصها الدقة أيضاً ، لذلك قام الباحث بدراسة عينة من السائحين الدوليين بطريقة المسح الشامل فى ثلاث مناطق سياحية مختلفة ، ولكى تكون العينة المشمولة بالدراسة أقرب إلى التمثيل فقد رأى الباحث بأن تكون المناطق التى تؤخذ منها العينة ذات مزايا جغرافية وتاريخية وببئية مختلفة ، كما أختيرت فترة الذروة السياحية لتوزيع الاستبيان والتي تشمل فصل الربيع وخاصة شهر مارس .

كما وزع استبيان مصغر على أربعة مرافق للإيواء فى كل من طبرق والبيضاء وبنغازى وغدامس وذلك لغرض تقييم الخدمات بها .

• مناطق الدراسة

لقد تم اختيار ثلاث مناطق جذب سياحي ذات مقومات سياحية مختلفة هى مدينة طبرق الواقعة فى شمال شرق البلاد ذات الشهرة العالمية وخاصة فيما يتعلق بمواقع الحرب العالمية الثانية ومقابر ضحاياها من جنود الحلفاء والمحور ، أما مدينة شحات الواقعة على سفوح الجبل الأخضر فى شبه جزيرة برقة فهى من أهم مناطق التراث العالمى وخاصة بما تشتهر به من معالم تراث الحضارة الإغريقية والرومانية ، أما واحة غدامس الواقعة فى غرب البلاد فهى من أشهر واحات الصحراء الكبرى جمالاً وصيئاً سواءً بطرازها المعماري أو نمط حياتها الاجتماعية أو بيئتها الصحراوية .

مجتمع الدراسة

تشمل الدراسة كافة الأعمار والجنسيات للسائحين الدوليين المتواجدين فى تلك المواقع فى فترة الدراسة الواقعة فيما بين فبراير 1999 م ومايو 1999 م .

المنهج المتبع في تجميع البيانات

تم توزيع إستبيان خاص بإستطلاع آراء وإنطباعات السائحون الدوليون ، احتوى على (17) سؤالاً رئيسياً ، منها مجموعة من الأسئلة تتعلق بجميع معلومات عامة عن أفراد العينة وجنسياتهم والغرض من الرحلة ، وبعضها كان يتعلق بوسائل النقل ومرافق الإيواء المستخدمة ، وكان هناك سؤالاً مكون من ستة أجزاء تتطلب إجابات محددة عن مدى جودة الخدمات السياحية المستخدمة ، وكانت الأحكام الشخصية قد وضعت حتى مقياس متدرج ما بين منخفض ويمثله رقم (1) إلى مرتفع ويمثله رقم (3) .

أما الأسئلة الأخرى فقد كانت تتعلق بأهم عوامل الجذب السياحي في البلاد ، وأخيراً كان هناك سؤال عن أوجه القصور بصفة عامة وكيفية التغلب عليها .

• طريقة التحليل :

نظراً لصغر حجم العينة المستبينة فقد تم الاعتماد على الأسلوب الوصفي في تحليل البيانات لغرض الكشف عن العلاقات بين عدة متغيرات قد يكون لها تأثيراً على حركة الطلب السياحي الدولي ، وللتعرف كذلك على السمات العامة لهذه الحركة وتحديد أهم المشكلات التي تواجهها .

ب- السياحة الداخلية :

نظراً لما تعانيه حركة السياحة الداخلية من قصور شديد في الإحصائيات المتعلقة بكافة نواحيها ، لذلك رأى الباحث ضرورة القيام بدراسة ميدانية لتقييم حجم هذه الحركة وتوجهاتها وطبيعتها والمشكلات التي تعاني منها ، ونظراً لصعوبة القيام بهذه الدراسة على مستوى البلاد ككل ، لما تتطلبه وقت وجهد وموارد ليست في استطاعة الباحث ، فقد رأى دراستها على مستوى جغرافي صغير ومحدود ، وفي أماكن يعرفها الباحث وقريبة من متناوله .

لذلك فقد اختيرت مدينة بنغازي لدراسة الطلب السياحي الداخلي وتوجهاته ، كما اختير مصيفي سوسة والقرية السياحية بقاريونس كتوجيهين سياحيين ذواتا مقومات سياحية مختلفة .

وترتكز هذه الدراسة على محاولة الحصول على معلومات وبيانات حول الخصائص الديموجرافية والاقتصادية والاجتماعية للسائحين ، هذا بالإضافة إلى معرفة مدى ارتباط مناطق العرض والطلب والعلاقات المتبادلة بينها ، والمشكلات التي تواجه هذا الطلب سواءً في المصدر أو الوجهة السياحية ، والإنفاق وعوامل الجذب السياحية ، وإنطباعات السائحين عن الوجهة السياحية والخدمات بها .

مناطق الدراسة

- لمقد أختيرت مدينة بنغازى كسوق سياحي ومصدر للرحلات بناءً على مجموعة من المعايير والتي تتلخص فيما يلي :-
- الحجم السكاني الذي يجعل منها ثاني أكبر المدن الليبية بعد طرابلس ، وأكبر المدن فى المنطقة الشرقية .
- ارتفاع نسبة التحضر بها .
- تعدد وأهمية وظائفها التجارية والإدارية والصحية والثقافية والتي تساهم فى ارتفاع مستوى المعيشة وزيادة فرص الثراء .
- ارتباطها بشبكة نقل برية وجوية وبحرية جيدة مع كافة نواحي البلاد ، بالإضافة إلى ارتفاع نسبة ملكية السيارات الخاصة .

أما مصيف سوسة السياحي فقد اختير على أساس موقعه المتوسط بالنسبة لمدينة المنطقة الشرقية ، وكذلك وقوعه على مسافة قريبة من عوامل جذب طبيعية وتاريخية متميزة بالإضافة إلى ارتباطه الجيد بشبكة طرق برية وقربه من أحد المطارات المحلية . وأخيراً عدم وجود بدائل أخرى فى المنطقة ، وفيما يخص القرية السياحية بقاريونس ، فقد اختيرت على أساس موقعها الملاصق لمدينة بنغازى السوق السياحي الكبير بالإضافة إلى ما توفره هذه المدينة من خدمات مختلفة ومميزة إلى رواد القرية السياحية ، هذا بجانب حجمها الكبير وتعدد خدماتها السياحية وارتباطها بكل مع المناطق الأخرى عن طريق وسائل النقل والمواصلات المختلفة .

مجتمع الدراسة

يشمل مجتمع الدراسة فى مدينة بنغازى أرباب الأسر الذين قاموا برحلات سياحية لمسافة تزيد عن 40 كم خارج الحدود الإدارية لمدينة بنغازى لمدة سنة من تاريخ الاستبيان وهى الفترة الواقعة فيما بين مارس 1998 م وحتى مارس 1999 م .

أما مصيف سوسة السياحي والقرية السياحية بقار يونس فيشمل مجتمع الدراسة كافة الأعمار والتي لا تقل عن 15 سنة والمقيمين فى هذه المرافق السياحية خلال فترة الدراسة والتي تمت فى يوليو وأغسطس من عام 1999 م .

المنهج المستخدم فى تجميع البيانات

لقد استخدمت طريقتين لتجميع البيانات واختيار العينات حسب الهدف المقصود وهذه الطرق هي :

1- طريقة الاستبيان المنزلى لأرباب البيوت Household Survey بمدينة بنغازى ، وقد تقرر اختيار العينات بطريقة مساحية عشوائية منتظمة ، وبلغ عدد أفراد العينة حوالى 776 أسرة من مجموع أسر مدينة بنغازى البالغ حوالى 77605 أسرة ، ثم وزعت العينة نسبياً على كل حى من أحياء المدينة حسب عدد الأسر المقيمة بها ، وأخيراً تقرر اختيار العينة ميدانياً على نحو عشوائي منتظم ، بحيث يتم اختيار أسرة واحدة بعد كل خمس أسر فى كل شارع للتمكن من الحصول على تمثيل جيد للمجتمع المدروس قدر الإمكان ، بعد الانتهاء من الاستبيان تمت معاينة الاستمارات لغرض استبعاد تلك التى بها مشاكل وبقيت حوالى 700 استمارة صالحة للتحليل .

2- استخدمت كذلك طريقة الاستبيان فى مناطق الوجهة السياحية Destination Survey فى كل من مصيف سوسة والقرية السياحية بقاريونس عن طريق المسح الشامل . ولكى يتم تأمين الحصول على عينة جيدة تم اختيار فترة الذروة السياحية (شهرى يوليو و أغسطس 1999 م) للدراسة ، كما اختيرت أماكن الإقامة السياحية كأحسن مراكز للمجتمع السياحي لتوزيع استمارات الاستبيان ، هذا والجدير بالذكر الإشارة إلى انه قبل الوصول إلى الصورة النهائية للاستبيانات وتوزيعها على عينات الدراسة فقد قام الباحث باختيارها عن طريق توزيعها على بعض الأساتذة وطلبة الجامعة حيث تم إجراء بعض التعديلات والإضافات اللازمة .

طريقة التحليل

1- استخدام مربع كاي لتوضيح درجة الدلالة القائمة بين متغير الخروج للسياحة والمتغيرات الديموجرافية والاقتصادية والاجتماعية ، وأية علاقة نقل فيها مستوى الدلالة عن 5 % تعتبر علاقة غير هامة وتشير إلى استقلال المتغيرين عن بعضها (أى قبول الفرضية الباطلة ضمناً) .

2- فى الحالات التى لا تتوفر فيها متطلبات إجراء مربع كاي عندما يقل عدد التكرارات عن 5 ، و يستخدم التحليل الوصفي للعلاقات بين المتغيرات .

3- استخدام نموذج الاتحاد الخطى المركب Multiple Regression لتفسير المتغير التابع (الأنفاق) مع عدد من المتغيرات المستقلة لمعرفة مدى مساهمتها فى تفسير المتغير التابع والتوقع له .

وقد تم تحليل البيانات باستخدام البرنامج الإحصائي SPSS وذلك بسبب ما يتيح من إجراء تحليلات متعددة ومفيدة في مجال البحث . كما استعين أيضاً ببرنامج الجداول الالكترونية EXCEL لتوضيح بعض العلاقات وكما استعين أيضاً ببرنامج Adope Photo Shope لرسم وإخراج الأشكال البيانية والخرائط .

7- المشكلات التي واجهت الباحث :

لقد واجهت الباحث مجموعة من العقبات والتي أخذ بعضها جهداً ووقتاً طويلاً لإيجاد حلول لها وبقي بعضها يمثل حدوداً يعاني منها البحث ، وأهم هذه المشكلات هي :

1- قلة الإحصائيات الخاصة بحركة السياحة الدولية ، وكذلك عدم استمراريته لفترات زمنية طويلة مما ترك بعض الفجوات في بعض السنوات ، وهذا قد يؤثر على التسلسل التاريخي ويؤدي إلى بعض الخلل في بعض المقارنات .

2- عدم وجود هيئات متخصصة لرصد ومتابعة حركة السياحة الدولية ، ولتحديد تعريفات محددة للسائحين لغرض التفريق بينهم وبين حركة السفر الأخرى ، وغياب هذه التعريفات أدى إلى بعض الخلط بين إحصائيات السائحين وغير السائحين ، والاعتماد على هذه الإحصائيات فقط قد يقود إلى بعض النتائج الخاطئة .

3- عدم الاهتمام الرسمي بصناعة السياحة لفترات طويلة والتقليل من أهميتها قد أدى إلى الافتقار الإداري إلى كوادرات متمرس وقادرة على فهم متطلبات البحث العلمي وتوفير المادة العلمية بدون مشقة وعناء .

4- عدم الاهتمام بالسياحة الداخلية وعدم وجود إحصائيات تخص هذه الحركة أدى إلى عدم إمكانية دراسة حجم وتوجيهات الحركة لفترات سابقة والتوقع لها ، وبالتالي تسم الاعتماد على الدراسة الميدانية .

5- قلة دراية أغلب أفراد مجتمع العينات الداخلية بمفهوم الاستبيان وأهدافه العلمية ، مما ينتج عنه إطالة مدة الاستبيان ، كذلك كان بعض المستبنيين متحفظاً بصفة خاصة عند الإجابة على متغير الدخل .

6- نظراً لأن السياحة الدولية تأتي إلى ليبيا في الغالب على شكل أفواج سياحية على فترات متفرقة ، ويتواجدون لمدد زمنية قصيرة ، فقد شكل هذا الوضع عائقاً أمام الالتقاء مع السائحين بسهولة ، هذا بالإضافة إلى عزوف بعضهم عن المشاركة في الاستبيان نتيجة للإجهاد المترتب على استخدام وسائل النقل البري ، وبعد المسافات وكبر سن غالبيتهم .

7- نظراً لاتساع رقعة البلاد الجغرافية وما تتطلبه الدراسة الميدانية من أعباء ومجهودات وتكاليف فقد أضطر الباحث (في الوقت الحالي) إلى التركيز على المنطقة الشرقية فيما عدا واحدة غدامس لدراسة بعض العينات الميدانية ، وقد حاول الباحث تلافي هذه الإشكالية بإختيار مدينة بنغازي كثنائي أكبر المدن الليبية ذات الموقع المتوسط هذا بالإضافة إلى اختيار بعض المناطق الأخرى التي تتوفر بها عوامل جذب مختلفة مثل طبرق وشحات ومصيف سوسة والقرية السياحية بقاريونس .

8 خطة البحث :

في ضوء العرض السابق سوف يتناول الباحث دراسة وتحليل موضوع البحث على النحو التالي :

المقدمة : الإطار العام للبحث

يتناول الباحث في هذا الفصل الإطار العام للبحث ، حيث يفتتحه بمقدمه عامة عن حركة السياحة وأهميتها في العالم ، كما يعرض للدراسات السابقة للموضوع في منطقة الدراسة ، ثم يحدد مشكلة البحث وأهدافه وأهميته ، ثم يتناول بعد ذلك الأسلوب العلمي الذي اتبعه في دراسة هذا البحث .

الفصل الاول : الجوانب النظرية لجغرافية السياحة

يتناول الباحث في هذا الفصل عرضاً نظرياً للجوانب الأساسية لصناعة السياحة من حيث الحجم والأبعاد والمنظور ، حيث تمثل المساهمات الفكرية المختلفة والمتعددة لموضوع السياحة جانباً أساسياً وإطاراً نظرياً هاماً للتحليلات في الفصول القادمة .

الفصل الثاني : المقومات السياحية في ليبيا

تعرض الباحث في هذا الفصل إلى تحديد ودراسة المقومات السياحية المختلفة بالبلاد (العرض السياحي) . سواء كانت تلك المقومات طبيعية أم بشرية والتي تعتبر إحدى الدعائم الأساسية لقيام صناعة السياحة ، وقد رأى الباحث أهمية تقييمها ومعرفة أنماطها المختلفة وتوزيعها الجغرافي وإبراز إيجابياتها وجوانب القصور بها .

الفصل الثالث : حركة السياحة الدولية إلى ليبيا

يتناول الباحث في هذا الفصل التطور التاريخي لحركة الطلب السياحي الدولي إلى ليبيا ، وتحديد آثاره الاقتصادية والاجتماعية على المجتمع الليبي ، كما تعرض الباحث أيضاً إلى تحليل وصفي لخصائص الطلب السياحي الدولي في ثلاث مناطق جذب مختلفة حتى يتمكن من الحصول على بعض الدلالات والمؤشرات العامة على طبيعة وأنماط وتوجهات هذا الطلب والمشكلات التي تواجهه .

الفصل الرابع : حركة السياحة الداخلية

يتناول الباحث في هذا الفصل خصائص واتجاهات حركة السياحة الداخلية ، وقد ركز على دراسة هذا الطلب في ثلاث مناطق مختلفة تعكس مصدر الرحلات ووجهاتها ، حيث يرى الباحث بأن دراسة وتحليل هذه الحركة تمكنه من معرفة مدى تغلغل السياحة في المجتمع والإمام بالعوائق التي تقف أمام هذه الحركة ، والخصائص الديموجرافية والاجتماعية والاقتصادية لهذا الطلب ، والعلاقات المكانيّة التي تحدثها هذه الحركة ومعرفة انطباعات السالحين على الخدمات السياحية وتقييمهم لها .

الفصل الخامس : رؤية مستقبلية لتنمية السياحة والتخطيط لها في ليبيا

يعتمد الباحث في هذا الفصل على النتائج والتحليلات الوصفية والإحصائية التي وردت في الفصول السابقة ، من أجل الوصول إلى تقييم الوضع الراهن واستقراء المستقبل وكيفية وضع خطط تصورية شاملة تهدف إلى تنمية وصيانة الموارد السياحية والنهوض بقطاع السياحة كأحد القطاعات الاقتصادية الهامة في البلاد .

الخاتمة :

اختتم البحث هذه الدراسة بخلاصة عامة للبحث وعرض النتائج والتوصيات التي توصل اليها الباحث .

الفصل الأول :

الجوانب النظرية لجغرافية السياحة

- تطور حركة السياحة ومفاهيمها
- مقومات النشاط السياحي
- الطلب السياحي
- الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للسياحة
- التخطيط السياحي

1.1 مقدمة

يحتوي هذا الفصل عرضاً تحليلياً للجوانب الأساسية لصناعة السياحة من حيث الحجم **Magnitude** ، والأبعاد **Dimensions** ، والمنظور **Prospect** . فأسس تعرض المساهمات الفكرية لجوانب هذه الظاهرة الحديثة وسريعة النمو ، والإلمام بها سوف يساهم في توجيه هذا البحث للوصول إلى نتائج وتصورات علمية .

كما يساهم أيضاً في التعريف على مقومات قيام هذه الصناعة ، وعلى مشكلاتها المرتقبة . لا سيما وأن الدولة مجال البحث (ليبيا) لا تزال في بواكير الإعداد لهذه الصناعة ويتكون هذا الفصل من العناصر الرئيسية التالية : تطور حركة السياحة ومفاهيمها ، ومقومات النشاط السياحي ، والطلب السياحي وأخيراً الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للسياحة .

2.1 تطور حركة السياحة ومفاهيمها

يهدف هذا الجزء الى عرض عام لتطور حركة السياحة ومفاهيمها والاهتمامات الجغرافية بالسياحة.

1.2.1 تعريف السياحة :-

لقد احتاج تطوير مفهوم السياحة والمفاهيم المرتبطة به إلى وقت وجهد ليس بالهينين من قبل الباحثين والعاملين بمجال السياحة . ولكن مفهوم السياحة الحديثة لم يظهر إلا مع بداية القرن العشرين ، ولذلك يمكن القول بأن الأفكار التي تحدد مفهوم السياحة وإطارها قد بدأت فعلاً من هذه الفترة الزمنية .⁽¹⁾

و اتسمت تعريف مفهوم السياحة في بداية القرن العشرين بالتباين والبساطة ولكن مع مرور الزمن وتزايد الاهتمام من قبل التخصصات المختلفة أخذت التعاريف تنحو ناحية الدقة وأحياناً التشابك والتعقيد ، لقد وجد (Lea 1988) بعد استقراء ثمانين دراسة مختلفة في موضوع السياحة أن هناك ثلاثة وأربعين تعريفاً لمصطلحات سائح **Tourist** ، ومسافر **Traveler** ، وزائر **Visitor** ، ويرجع هذا التباين في التعريفات إلى النمو السريع لظاهرة السياحة ، وخاصة فيما بعد الستينيات من القرن الماضي ، و اهتمام الدول الصناعية والنامية بها على حد سواء . هذا الاهتمام المفاجئ أدى إلى ظهور مؤسسات ونظم مختلفة ترعى هذا القطاع هذا بجانب الاهتمامات الأكاديمية من التخصصات المختلفة بهذا المجال . وأخيراً يعزى هذا التباين إلى عدم وجود تعاون وثيق بين مؤسسات السياحة المختلفة .⁽²⁾ ويعتبر أكثر التعاريف شيوعاً وأقربها إلى غرض البحث هو الذي اقترحتة هيئة الأمم المتحدة في مؤتمر روما السياحي عام 1963 ، و الذي توخى فيه الشمولية والدقة

(1) محمد حبس الروكة (1996) ، صناعة السياحة من المنظور الجغرافي ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ص . 39.

(2) Lea , J. , (1988) , Tourism and Development in the Third World. New York : Rutledge , p . 4

لكي يكون أكثر استخداماً . فعرف السائح Tourist ، بأنه زائر Visitor ، مؤقت يقيم على الأقل مدة أربع وعشرين ساعة في دولة أخرى لأغراض : الترويح ، أو الاستشفاء ، أو الدراسة ، أو الدين ، أو الرياضة . بمعنى أشمل يعنى هذا التعريف الزيارات من أجل الترويح ، أو رحلات الأعمال ، أو المقابلات أو الرحلات الاجتماعية ، كزيارة الأسرة والأقارب

ويشير هذا التعريف إلى فئة أخرى تدعى المتنزهين Excursionists وتشمل هؤلاء الذين يقيمون أقل من أربع وعشرين ساعة وتشمل هذه الفئة العابرين بالسفن ⁽¹⁾ . أما بالنسبة إلى السياحة الداخلية ، فلا يوجد حتى الآن تعريفاً متفقاً عليه دولياً . حيث تختلف التعريفات بين دولة وأخرى حسب المعايير التي تراها مناسبة ، فمثلاً تعرف السياحة الداخلية في الولايات المتحدة الأمريكية بأنها أي رحلة داخلية ، لا تقل مسافتها عن خمسين ميلاً بعيداً عن مقر الإقامة وذلك لغرض الاستجمام أو أداء مهمات ، ويستثنى من ذلك السفر من مقر العمل وإليه . أيضاً لا يشترط قضاء ليلة بالخارج ⁽²⁾ .

ويرى محمد صبحي عبد الحكيم ، وحمدى أحمد الديب (1995) بأن السياحة الداخلية هي التنقل داخل حدود الدولة وذلك لمدة تزيد عن أربع وعشرين ساعة ⁽³⁾ . أما محمد خميس الزوكه (1996) فيرى أن السياحة الداخلية هي رحلة داخل حدود الدولة لا تقل مسافتها عن (40) كيلو متراً ويشترط قضاء ليلة واحدة على الأقل ⁽⁴⁾ .

وحتى يتم تحديد تعريف يحظى بالإجماع الدولي أو شبه الدولي فإن العاملين في مجال السياحة يستخدمون التعريفات المتفق عليها في كل إقليم أو دولة حسب المعطيات المحلية . وستظل التعريفات بصفة عامة مرتبطة بأربعة عناصر رئيسية تتحكم فيها وهي: الهدف من الرحلة ، ومسافة الرحلة ، ومدة الإقامة ، ومكان الإقامة الدائم .

2.2.1 أنماط السياحة :

تنقسم السياحة إلى عدة أنماط ، حسب أغراض وأهداف السفر التي تدفع السائح للقيام برحلات سياحية لكي يشبع رغباته ويحقق أهدافه . وفيما يلي عرض مختصر لأنماط السياحة :

1- السياحة الدينية : يقوم هذا النوع من السياحة على الانتماء الديني والرغبة في إشباع العاطفة الدينية . وغالباً ما تأخذ الزيارات الدينية الطابع الجماعي . مثل أداء فريضة الحج عند المسلمين في مكة والمدينة ، وزيارة الأماكن المقدسة بالنسبة للمسيحيين في فلسطين والفاتيكان بابلانيا . وهذا ينطبق على كافة العقائد المقدسة في مختلف أرجاء العالم ⁽⁵⁾ .

(1) Mathieson , A . and Wall , G . , (1982) . Tourism , Economic , Physical and Social Impacts . , New York : Longman , p. 12

(2) Inskip , E . , (1991) . Tourism Planning : An Integrated and Sustainable New York : Van Nastrand Rwnhold , p. 4

(3) محمد صبحي عبد الحكيم ، وحمدى أحمد الديب ، (1995) جغرافة السياحة ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ص 32 .

(4) محمد خميس الزوكه ، المرجع السابق ، ص 98 .

(5) McIntosh , R . , and Gupta , S . (1980) , Tourism : Principles , Practices Philosophies . , Columbus : Grid Publishing Inc. , p. 3

2- السياحة التاريخية والثقافية : يمثل التراث التاريخي والفني مجالا هاما للسياحة ، إذ تستدق أعداد هائلة من السائحين سنوياً إلى الأماكن ذات الإرث الحضاري الذائع الصيت . وبصفة خاصة تلك الدول التي استطاعت الحفاظ على إرثها التاريخي وصيانتته وتوفير قدرات عالية ومدرسة لإدارته كما هو الحال في اليونان ، وإيطاليا ، وإسبانيا ، ومصر وتونس (1) .

كما تدرج الجوانب الثقافية المتمثلة في المهرجانات الشعبية والتراث المتمثل في الفنون الشعبية والزي والعادات والتقاليد ، ضمن السياحة التاريخية والثقافية .

3- السياحة الاجتماعية : وتهدف إلى تبادل العلاقات بين الأصدقاء والمعارف ، وكذلك إلى لقاء أشخاص جدد . كما تهدف السياحة الاجتماعية أيضاً إلى القيام برحلات ريفية وجبلية لتحقيق أكبر قدر من الراحة الجسدية والذهنية .

هناك مفهوم آخر للسياحة الاجتماعية Social Tourism وهذا النوع من السياحة ظهر في أوروبا خلال سنوات الثلاثينات عند صدور عدة قوانين تهدف إلى توفير المناخ المناسب ، كالعطلات المدفوعة للطبقات العاملة لكي تتمتع بالسياحة والترويح . وهذا النوع من السياحة هو الذي يطلق عليه السفر المدعوم حكومياً وذلك من أجل توفير نوع من العدالة الاجتماعية (2) .

4- السياحة الاقتصادية : وتشمل الرحلات التي تهدف إلى زيارة المعارض الدولية والأسواق التجارية ، وإبرام الصفقات التجارية إلى غير ذلك من مهمات (3) . ويذكر محمد صبحي عبد الحكيم وحدي أحمد الديب (1995) ، أن المعارض والأسواق لعبت دوراً هاماً في السفر الدولي منذ القدم ولا زالت . فهناك أعداد كبيرة من الأفراد يسافرون لأغراض تتصل بعملهم أو من أجل أغراض مهنية ... تتزايد من عام إلى آخر (4) .

5- السياحة العلاجية : لقد عرف الإنسان هذا النوع من السياحة منذ أقدم العصور . فقد عرفت منذ عهد الرومان والإغريق الذين كانوا يقصدون العيون المعدنية من أجل الاستشفاء والعلاج . ولا زال كثير من السائحين يقومون بالسياحة للهدف نفسه . كما يقصد السائحون المناطق الجبلية ذات الهواء النقي لاتقاء أمراض الجهاز التنفسي ، كما يقصدون البحار وحمامات الصلصال لعلاج أمراض الروماتزم . وتشمل هذه الزيارات المصححات وأماكن الاستشفاء (5) .

(1) محمد صبحي عبد الحكيم ، وحدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 41 .

(2) Gee , C . Y . , Makens , J . C . , and Choy , D . , (1989) , 'The Travel Industry .
New York : Van Nostrand Reinhold . p . 35

(3) خليف حاسم الدحلوي (1978) ، جغرافية السياحة في العراق ، رسالة دكتوراه قسم الجغرافيا كلية الآداب جامعة الإسكندرية ، ص 2 .

(4) محمد صبحي عبد الحكيم ، وحدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 38 .

(5) خليف حاسم الدحلوي ، المرجع السابق ، ص 3 .

6- السياحة الرياضية : يعتبر هذا النمط السياحي من مظاهر السياحة الحديثة ، حيث تسافر أعداد ضخمة من البشر سعياً وراء المشاركة الفعلية في نشاط رياضي ما ، مثل رياضة التزلج على الجليد ، أو تسلق الجبال ، أو الرياضات المائية بأنواعها . هذا بجانب السياحة المتعلقة بالمشاركة في مناسبات رياضية مختلفة وما يترتب على ذلك من سفر لأعداد غفيرة للمشاركة ومشاهدة المباريات ⁽¹⁾ .

3.2.1 الاهتمامات الجغرافية بالسياحة :

لقد بدأ الاهتمام بدراسة الجغرافيا السياحية في أوروبا ولا يزال هذا الاهتمام قوياً حتى الآن . يشير ما تلي (Matley . 1976) إلى أن حوالي ثلاثة أرباع البحوث والكتابات الجغرافية في موضوع السياحة باللغات الألمانية ، والفرنسية ، والإيطالية ، والروسية والأوروبية الشرقية ⁽²⁾ . أما الاهتمامات الجغرافية الأمريكية فهي أقل من نظيرتها الأوروبية حيث ركز الجغرافيون الأمريكيون على دراسة الجوانب الاقتصادية فقط بينما أهملوا الجوانب الاجتماعية والثقافية . وتعود اهتماماتهم هذه إلى الثلاثينات من القرن الماضي . أما الجغرافيون الروس فيهتمون بجوانب مختلفة لصناعة السياحة ، حيث يشير يفرميف (Yefremov , 1975) بأنه من غير المستطاع التغاضي عن تحركات السكان بأعداد هائلة بين دول العالم من قبل الجغرافيين المهتمين بالدراسات السكانية أو من قبل جغرافي النقل أو من قبل المهتمين بالجغرافية الاقتصادية ⁽³⁾ .

وقد تنامت اهتمامات الجغرافيين بصناعة السياحة بعد أعوام الستينيات حيث تعدت اهتماماتهم الجانب الاقتصادي لتشمل التأثيرات البيئية على السياحة . حيث توجد علاقة قوية بين السياحة وأنواع المناخ ، فبعض السائحين يتوجهون إلى الأماكن الدافئة ، بينما يتوجه آخرون إلى الأماكن الباردة . بجانب الاهتمامات الاقتصادية والطبيعية برزت اهتمامات الجغرافيين بدراسة التأثيرات الاجتماعية من قبل السائحين على السكان المحليين والتأثير في قيمهم المستورثة عند الاختلاط بالسائحين . كما برزت الاهتمامات الجغرافية بتأثير السائحين على البيئة الطبيعية بما يسببونه من تلوث وسوء استخدام للموارد ⁽⁴⁾ .

ويأتي اهتمام الجغرافيين بالسياحة من صميم المنهج الجغرافي وتوجهاته . حيث تركز وجهة النظر الجغرافية على ثلاثة محاور رئيسية ، وهي المكان Place والبيئة Environment والعلاقات Relationships .

(1) Mill , R . C . (1990) Tourism : The International Business. New Jersey: Prentice – Hall International Inc . p.5

(2) Matley , I . M . , (1976) The Geography of International Tourism Washington , D.C : The Association of American geographers , p.4

(3) Yefremov , Yu . K . , (1975) " Geography and Tourism " . Soviet Geography, Vol 16 pp . 205 – 216 .

(4) Ioannides , D.,(1995) " Strengthening the Ties Between Tourism and Economic Geography : A Theoretical Agenda " . , Professional Geographer , 47 (1),p. 49

فالجغرافي يهتم تقليدياً بالمساحات الأرضية Earth Space بصفة عامة ، والمكان بصفة خاصة ، فوصف المكان والإلمام به ، يأتي من بين أولويات الجغرافي . أما من ناحية المنظور البني فيدرس الجغرافي البيانات الطبيعية والبيئات الاجتماعية المختلفة ، أما الجانب الأخير من المنظور الجغرافي فيهتم بالعلاقات بين البيانات الاجتماعية والطبيعية وتأثيراتها المتبادلة وعلاقتها بالنشاط الاقتصادي والاجتماعي والسياسي . فهي بالتالي محاولة تفسير الظواهر وتحليلها وإيجاد حلول لها ⁽¹⁾ .

ويمكن أن يستخدم المنهج الجغرافي في عدة ميادين تسهم في إثراء دراسة وتحليل صناعة السياحة من المنظور الجغرافي . لأن صناعة السياحة تشمل جوانب متعددة ، كالجوانب الاقتصادية والسكانية ، والعمرانية ، والنقل والمواصلات ، كما تشمل جوانب طبيعية مثل شكل سطح الأرض ، والمناخ . كل هذه المجالات قد تكون ميداناً خصباً للدراسات الجغرافية .

وقد حدد بيرس (Pearce , 1989) ستة ميادين أساسية تكون ما يسمى بجغرافية السياحة وهي ⁽²⁾ :

- 1- الأنماط المكانية للعرض السياحي .
- 2- الأنماط المكانية للطلب السياحي .
- 3- جغرافية المنتجعات .
- 4- حركة تيارات السياحة .
- 5- تأثيرات السياحة .
- 6- النماذج السياحية .

4.2.1 نمو حركة السياحة :

لقد عرف الإنسان السفر والترحال منذ عصور قديمة فقد سجل التاريخ رحلات المصريين لغرض الاستجمام ⁽³⁾ ، ورحلات الفينيقيين التجارية ، وأسفار اليونانيين الترويحية رياضية كانت أم دينية . كما ازدهرت حركة الترويج في العصر الروماني الذي وفر الأمن ووسائل النقل البرية والبحرية . . . بالإضافة إلى انتشار اللغة اليونانية واللاتينية كلغات تعامل موحدة ⁽⁴⁾ . كما شكلت النهضة الفكرية والأدبية والفنية في الدولة الإسلامية عامل جذب للزوار وطلاب المعرفة من داخل الدولة وخارجها ⁽⁵⁾ .

(1) Mitchell , L . S . (1979) " Geography of Tourism : An introduction " , Annals of Tourism Research , Vol . 6 . No 3 , , p . 238

(2) Pearce , D . , (1989) , Tourist Development , Harlow : Longman , pp.4-5

(انظر أيضاً محمد صبحي عبدالكريم وحمدى أحمد الدب ، المرجع السابق ص 15) .

(3) McIntosh , R . , and Gupta , S . , Op . Cit . , p.3

(4) Mill , R . c . , Op . Cit . , p . 5

(5) محمد حميس الزوكه ، المرجع السابق ، ص 26 - 27 .

ولكن التطور الفعل في تاريخ السياحة لم يحدث إلا منذ بداية القرن العشرين حتى وقتنا الحالي . فقد حدث تحول جذري في مفهوم السياحة الذي غالباً ما كان متمثلاً في سياحة الصفاة ، إلى مفهوم صناعة السياحة الحديثة بكل ظواهرها وتأثيراتها الاقتصادية والاجتماعية والبنية .
ففي هذه الفترة ساهمت الثورة الصناعية في إدخال وسائل اتصال جديدة أدت إلى بلورة مفاهيم اقتصادية واجتماعية أكثر تطوراً ، كما زادت أوقات الفراغ والاهتمام الرسمي بالترويج والاستجمام (1) .

هذه التطورات أدت إلى تغيرات شاملة في معنى وأهداف صناعة السياحة ، وتحولت إلى ما يمكن أن نطلق عليه مفهوم السياحة الحديثة ، ويمكن تقسيم فترة السياحة الحديثة إلى حقتين تمتد أولهما منذ بداية القرن العشرين حتى بداية الحرب العالمية الثانية .

وتتصف السياحة في هذه الفترة باقتنارها على الدول الصناعية المتطورة اقتصادياً ورفاهياً والتي أخذت ترى في السياحة والاستجمام جوانب أساسية في حياة مجتمعاتها .

بعكس الدول النامية التي لم تساهم في نمو السياحة في هذه الحقبة التاريخية ، لأنها كانت تعاني من اقتصاد مترد و أوضاع سياسية واجتماعية متفارقة بسبب الاستعمار والتخلف (2)

أما الفترة الثانية والأكثر أهمية في تاريخ السياحة فهي ما بعد الحرب العالمية الثانية ، حيث شهد العالم استقراراً سياسياً واقتصادياً ساهم في تهيئة الظروف للانتشار الواسع لحركة السياحة الدولية فيما بعد . فقد تزايدت المداخل ، وقلت ساعات العمل وزادت الإجازات المدفوعة . هذا بجانب استخدام الطيران في النقل المدني وارتفاع نسبة ملكية السيارات الخاصة (3) . لقد تضارفت هذه الظروف وساهمت معاً في الزيادة المطردة في حركة السياحة .

أخذت الأفواج السياحية في الزيادة المستمرة سنة بعد أخرى ، فارتفع عدد السياح من حوالي (25.3) مليون سائح عام 1950 إلى حوالي (69.3) مليون سائح عام 1960 بنسبة زيادة مقدارها 173.3 % ، بينما في عام 1970 فقد قفز هذا الرقم إلى حوالي (158.7) مليون سائح بنسبة زيادة مقدارها 145 % ، ليصل إلى حوالي (284.8) مليون سائح عام 1980 م بنسبة زيادة مقدارها حوالي 129 % . أما في عام 1990 م فقد وصل عدد السائحين في كافة أنحاء العالم إلى حوالي (402) مليوناً محققاً بذلك ارتفاعاً كبيراً . ثم ارتفعت الأفواج السياحية في عام 1995 م لتصل إلى حوالي (561) مليون سائح بزيادة تزيد عن مائة مليون سائح في مدة خمس سنوات فقط ، انظر جدول رقم (1.1) .

(1) Inskeep , E . , Op . Cit . , p . 6

(2) Jafari , I . , (1973) Role Of Tourism On Socio - Economic Transformation Of Developing Countries . Masters Thesis , Cornell University .) p . 10

(3) محمد صبحي عبد الحكيم ، ومحمد أحمد الدين ، المرجع السابق ، ص 32

أما حجم السياحة الداخلية فهو أكبر بكثير من حجم السياحة الدولية ، فقد قدرت المنظمة الدولية للسياحة W.T.O عام 1980 م حجم السياحة الداخلية بحوالي (3.5) بليون سائح سنوياً في كافة أرجاء العالم ، وهو ما يعادل عشرة أضعاف السياحة الدولية⁽¹⁾ لذلك فهي في غاية الأهمية وخاصة بالنسبة للدول النامية ، فالسياحة الداخلية تساهم في التقليل من تسرب العملات الصعبة إلى الخارج ، في حالة عدم سفر المواطنين لقضاء عطلاتهم السياحية بالخارج ، وتمضيها داخل حدود دولتهم .

كذلك فإن التأثيرات الاجتماعية السلبية تقل كثيراً في حالة السياحة الداخلية ، بعكس الحال في السياحة الدولية التي قد تسبب بعض الأضرار الجانبية نتيجة لتأثير الثقافات الوافدة . لكن أغلب الدول النامية تهمل السياحة الداخلية وتركز على السياحة الدولية لما تجلبه من عملات صعبة . هذا بجانب النظرة السلبية تجاه قطاع الخدمات في خطة التنمية ، حيث تتصف بأنها غير منتجة وبالتالي غير ضرورية . هذا بالإضافة إلى انخفاض الوعي السياحي نتيجة لانخفاض مستوى المعيشة والدخل والتعليم⁽²⁾

جدول رقم(1.1) السياحة الدولية (الحجم والإيرادات) 1950 - 1995

السنة	عدد السائحين بالمليون	نسبة الزيارة	الإيرادات بليون دولار	نسبة الزيادة %
1950	25.3	-	2.1	-
1960	69.3	174	6.9	329
1970	158.7	230	17.9	259
1980	204.8	129	102.4	572
*1990	402	196	230	225
*1995	561	140	381	166

Source: Smith, L., and Eadington, W., (1992), Tourism Alternatives: Potential and Problems in the Development Of Tourism , Philadelphia : University Of Pennsylvania Press , p . 3

* Dicke . P . V . G (1998) Embracing and Managing Change in Tourism New York : Routledge . p . p . 29-49

- (1) Inskeep , E . , (1988) , " Tourism Planning : An Emerging Specialization " Journal Of the American Planning Association . , Vol . 54 No3 p 360
(2) Jafari , J . , Op . Cit . , pp . 143 - 144.

3.1 مقومات النشاط السياحي

يتطلب قيام أية نشاط سياحي توافر مقومات سياحية ، وهذه المقومات تنقسم إلى قسمين ، مقومات طبيعية وتشمل الموقع ، والمناخ ، وأشكال سطح الأرض ، ومقومات بشرية وتشمل الجوانب التاريخية ، والثقافية ، ومدى تطور البنية التحتية . كل مقوم له مزاياه الخاصة في الجذب السياحي . ولكن كل هذه العوامل تعمل معاً في إطار واحد يصعب فصلها عن بعضها البعض في مدى تأثيرها على قيام برامج سياحية ناجحة ومتطورة وسوف نعرض في السياق التالي بعض هذه الموارد التي قد تستغل في منطقة الدراسة وهي كما يلي :

1.3.1 المقومات الطبيعية :

وتشمل دراسة الموقع والمناخ وأشكال سطح الأرض

1.1.3.1 الموقع : للموقع الجغرافي تأثيرات متعددة على صناعة السياحة ، فالموقع من

دوائر العرض يحدد نوع المناخ ومن ثم النباتات والحيوانات البرية ، وكذلك طول النهار وقصره . وهذه الشخصية المكانية لها تأثير على نوع وطبيعة الحركة السياحية ؛ لذلك نجد السياحة الشتوية ، والسياحة الصيفية ، والسياحة الدائمة ⁽¹⁾ . وللموقع الجغرافي تأثير بالغ في حركة السياحة في قربه أو بعده عن مناطق الطلب السياحي ، فكلما كان الموقع قريباً من هذه الأسواق كلما ساهم ذلك في زيادة الجذب السياحي بسبب تأثيره على أسعار السفر الجوي بصفة خاصة ⁽²⁾ ، ويعتبر موقع ليبيا الجغرافي موقعاً جيداً من حيث قربه من أسواق الطلب السياحي العالمي ، واعتدال مناخه ، وبصفة خاصة على السواحل المحاذية للبحر المتوسط وسوف يناقش ذلك فيما بعد عند عرضنا للمقومات السياحية الليبية .

2.2.3.1 المناخ : يعتبر المناخ من أهم الموارد الطبيعية التي تقوم عليها صناعة

السياحة فالسائحون يرغبون في أنماط وظروف مناخية معينة تحدد وجهاتهم السياحية . من ناحية أخرى تؤثر ظروف المناخ أيضاً في التخطيط السياحي ، من حيث طول الفصل أو قصره ودرجة حرارته وما تتطلبه هذه الظروف المناخية من خطط وخدمات لإنعاش حركة السياحة ⁽³⁾.

والمناخ يتكون من عدة عناصر هي : الحرارة ، والرطوبة ، والتساقط ، والرياح والضغط الجوي . أما العناصر الأكثر فاعلية وتأثيراً على النشاط السياحي ، فهي درجة الحرارة والرطوبة النسبية المصاحبة لها.

(1) محمد حميس الزركه ، المرجع السابق ، ص . 103

(2) Goodall . B . , and Gregory . A . (1990) , Marketing in Tourism industry : The Promotion Of Destination Regions . New York : Rutledge p . 43

(3) Mieozkowski , Z . , (1990) , World Trends in Tourism and Recreation , New York : Peter Lang p . 230

وتتطلب معرفة أفضل الظروف المناخية جذبا للسائحين ، دراسة العناصر المناخية المؤثرة في حركة السياحة لفترة طويلة تصل إلى ثلاثين سنة تقريبا ، وذلك توخيا للدقة . كما يحبذ أيضا دراسة متوسطات الدرجات القصوى اليومية ، لأن أغلب النشاط السياحي يكون من خلال ساعات النهار . أما أثناء ساعات الليل فيغلب على الجميع البقاء داخل مقار إقامتهم . وغالبا ما يفضل السائحون درجة الحرارة المعتدلة ، والمصحوبة برطوبة معتدلة⁽¹⁾ . ويمكن تحديد المناخ المناسب للنشاط السياحي باستخدام اللوحة البيانية للمناخ الحيوي Bioclimatic Chart ، والمبين عليها قيم ما يعرف بالحرارة المؤثرة Effective Temperature (E.T)⁽²⁾ . وهي عبارة عن مدى شعور الإنسان بالراحة أو عدمها ، انظر شكل رقم (1.1) .

ويتم تحديد نوع المناخ المناسب للنشاط السياحي عن طريق إيجاد المتوسطات الشهرية لدرجات الحرارة القصوى اليومية والرطوبة النسبية ، ثم توقع هذه الدرجات على ورقة رسم شفافة ملتصقة على اللوحة البيانية للمناخ الحيوي ، وهكذا يمكن معرفة نوع المناخ ومدى ملائمته للنشاطات الترويحية والسياحية .

3.1.3.1 أشكال سطح الأرض: إن السواحل والشواطئ والخلجان من أهم مظاهر

السطح جذبا للسياحة الدولية والداخلية على حد سواء . وتزداد أهميتها إذا توفرت فيها مزايا خاصة كالخلجان المحمية ، والشواطئ الرملية ، ودرجة الحرارة الملائمة ، ونُدرة الملوثات سواء من المصانع أو نفايات المدن ، هذا بالإضافة إلى سهولة الوصول إليها⁽³⁾ . وتعتبر سواحل البحر المتوسط من أشهر سواحل العالم جذبا للسائحين . وتملك ليبيا على البحر شريطا ساحليا طويلا يبلغ حوالي 1900 كيلومترا واستخداماته السياحية قليلة جدا . وترتبط بالشواطئ عدة نشاطات ترويحية كالسياحة ، والغطس والتجديف ، والتزلج على الماء ، والرياضات الشراعية المختلفة⁽⁴⁾ .

ضمن أشكال سطح الأرض يجدر الإشارة إلى الطبيعة المميزة التي تنفرد بها البيئة الصحراوية المتباينة في الشكل والتركيب الجيولوجي كالكتبان الرملية ، والجبال والمنخفضات بالإضافة إلى التكوينات المرفولوجية الأخرى .

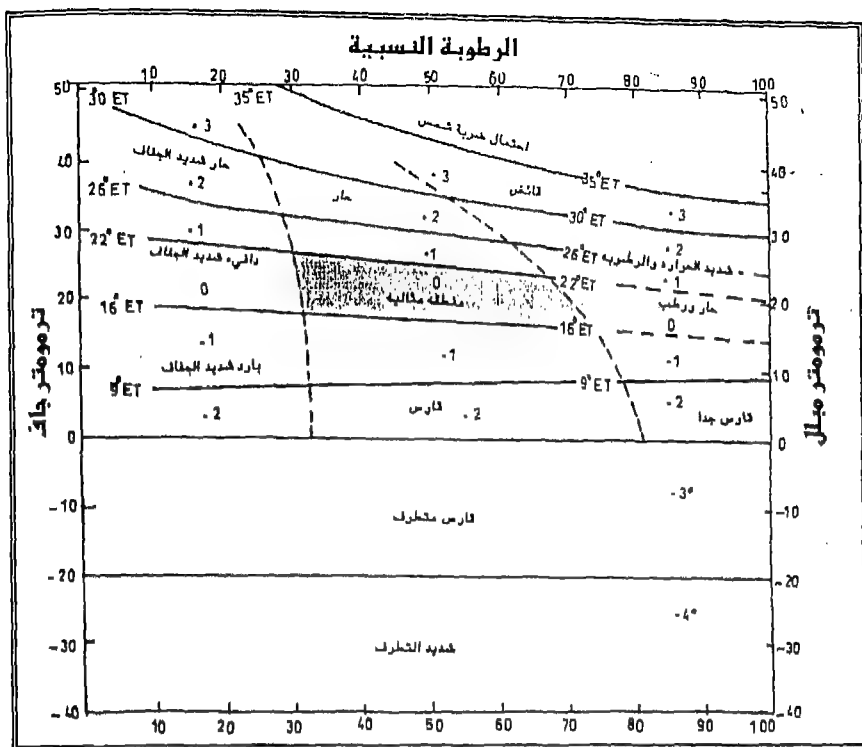
(1) Ibid . , p.230.

(2) Boniface , B. G. and Cooper , C. P . , (1990) , The Geography of Travel and Tourism . , Oxford : Heinmann Professional Pub . p . 20

* هناك علاقة نسبية بين نسبة الرطوبة في الهواء وبين قدرة الإنسان على تبريد نفسه بواسطة تبخر العرق . لذلك فإن جسم الإنسان يفرز العرق لغرض التخلص من الحرارة الزائدة عن حاجته ، حيث تتحول الطاقة في الجسم من حرارة محسوسة إلى حرارة كامنة في بخار العرق . فإذا حدث وارتفعت الرطوبة النسبية في الهواء فإن عملية تبخر العرق تتعطل ويفقد الجسم عاملا مهما من عوامل تبريده مما يؤدي إلى تراكم الحسرة بداخله ومن ثم شعور الإنسان بالقلق وعدم الراحة. انظر عباد مقبلي (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا طرابلس : الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع ص ص 187 - 188 .

(3) محمد صبحي عبدالحكيم ، ومحمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 61 .

(4) Micozkowski, Z . , Op . Cit . , p . 226



Source : Boniface , B.G. & Cooper , C.P., (1990) . The Geography of Travel and Tourism ., Oxford : Heinmann Professional Pub. P20

شكل (1.1) اللوحة البيانية للمناخ الحيوي
Bioclimatic Chart (مناخ الراحة)

الإقليم :

- E.T Effective Temperature الحرارة المؤثرة
- +3 حرارة شديدة الوطأة لا تسمح بالنشاط الترويحي
- +2 حرارة معتدلة الوطأة تسمح بالنشاطات السياحية المتعلقة بالشواطى كالسباحة
- +1 حرارة قليلة الوطأة تسمح بالنشاطات الرياضية الخفيفة
- 0 مناخ دافئ مناسب لكل النشاطات والأعمار
- 1 برودة قليلة الوطأة غير مناسبة للسباحة
- 2 برودة معتدلة الوطأة غير مناسبة لكل الرياضات المائية
- 3 برودة شديدة الوطأة مناسبة للرياضات الشتوية

• عند درجة حرارة صفر ينعدم مفعول الرطوبة وتصبح الرياح اكبر عامل مؤثر في شدة البرودة

2.3.1 المقومات البشرية :

تنقسم المقومات البشرية إلى قسمين هما ، المقومات الثقافية والتاريخية والمقومات الخدمية والبنية التحتية وكل منها يمثل جانباً أساسياً في قيام صناعة السياحة .

1.2.3.1 المقومات التاريخية والثقافية : وتشمل المساهمات المختلفة في الحضارة

الإنسانية ماضياً وحاضراً . كما تمثل طرق الحياة التي تنتهجها الجماعات البشرية على مختلف مشاربها . وانعكس ذلك على طرازها المعماري وفنونها وآدابها ، وتأخذ هذه المقومات طابعين ، أحدهما طابع الجذب الموقعي Site Attraction والأخر طابع الجذب الحدثي Event Attraction⁽¹⁾ .
وتتمثل المقومات التاريخية ذات الطابع الموقعي في الأماكن التاريخية التي تمت المحافظة عليها وصيانتها كالأثار الإغريقية ، والرومانية ، والإسلامية ، كما تتمثل في المتاحف التاريخية المختلفة.

2.2.3.1 مقومات البنية التحتية و الخدمية : وتمثل القسم الثاني من المقومات

البشرية ، وهي عبارة عن حوافز هامة تشجع قيام صناعة السياحة ، وهي أيضاً نتيجة لها ، وعدم توفر هذه المقومات أو سوءها قد يعوق النشاط السياحي . وينقسم هذا الجانب إلى عدة عناصر هي كالتالي :

أولاً : طرق النقل ، وهي جزء من البنية الاقتصادية العامة للدولة . وتخدم جميع القطاعات بما في ذلك قطاع السياحة ، وتقاس جودة النقل بعدة معايير منها ، الزمن time (طول مدة الرحلة) ، والتكلفة cost ، ومدى تكرار الرحلة frequency ، وأخيراً الراحة comfort . فالسائحون يتجنبون الأماكن ذات الكلفة العالية والبعيدة زمنياً إما بسبب بعد المسافة أو سوء وسائل النقل⁽²⁾ .

وتشمل البنية التحتية العامة التي تخدم قطاع الساحة قاعدة عريضة من الخدمات منها : محطات وسائل النقل ، وشبكات الاتصال ، وشبكات مياه الشرب ، ونظام الصرف الصحي وموارد الطاقة ، والخدمات الصحية ، والشوارع ، والنظام الأمن العام ، وهذه القاعدة تؤمن وصول السائحين إلى مقاصدهم وتوفر لهم سبل الراحة سواء في السفر أو الإقامة .

ثانياً تسهيلات الضيافة : لا يمكن الاعتماد على عوامل الجذب المختلفة في قيام صناعة سياحة ناجحة إلا إذا توفرت التسهيلات الأساسية التي يحتاجها السائح ، وتشمل هذه

(1) Mieozkowski, Z . , Op . Cit . , p . 291

(2) Mill , R . C . and Morrison , A . M . , (1985) . The Tourism System : An Introductory Text . New Jersey : Prentice – Hall Inc . p . 228

التسهيلات " الفنادق والمنشآت الأخرى التي تقدم فيها خدمات النوم لهدف التجارة أو الأعمال " (1).

ويرى McIntosh and Gupta (1980) بضرورة توفر هذه المنشآت بأعداد كافة تتناسب وكمية الطلب ، وبدرجات جودة تتناسب مع ذوى الدخول المختلفة ، وتبين تسهيلات الضيافة تبايناً شديداً في أحجامها ، وصيانتها وخدماتها ، ولكن رغم الإحتلاف يجب أن تكون في المستوى اللائق والمقبول وإلا فإن ذلك يؤثر تأثيراً سلبياً على صناعة السياحة بأسرها بل وقد يؤدي إلى فشلها (2) .

وقد ذكر محمد صبحي عبدالحكيم وحمدى أحمد الديب (1995) تصنيفاً لأنواع منشآت تسهيلات الضيافة نذكر منها (3) :

- 1- الفنادق ، وتقدم فيها كل وسائل الراحة والغذاء والإيواء لفترات غير منتظمة من الوقت.
- 2- الموتيلات ، صممت بصفة خاصة لإيواء مستخدمي السيارات العابره .
- 3- البنسيونات ، تقتصر خدماتها على النوم فقط لمدد طويلة .
- 4- معسكرات الإجازات ، وهي ذات مباني دائمة وغالبا ما تقدم التسياسة والاستجمام مع خدمات الضيافة .
- 5- مواضع المخيمات والكرافانات ذات التسهيلات .
- 6- البيوت الخاصة وهي للنوم والخدمة الخاصة .
- 7- الضيافة المؤقتة وتشمل الشقق والشاليهات وهي تسهيلات للخدمة الخاصة والإمداد الذاتي .

وهناك أيضاً قاعدة كبيرة من الخدمات الأساسية التي تعتبر ضرورية لقيام صناعة السياحة مثل الوكالات السياحية ومحلات الهدايا والصناعات التقليدية ، والمرشدين السياحيين والمطاعم (4) .

4.1 الطلب السياحي

يتكون الإطار السياحي العام من جانبين أساسيين هما جانب العرض للمقومات السياحية في مكان الوجهة السياحية ، وجانب الطلب السياحي لهذا العرض من أماكن مصدر الرحلات وهذان الجانبان يمثلان الأنعكاس المكاني والزمني للسياحة (5) .

والطلب السياحي هو مجموعة الاتجاهات والرغبات وردود الأفعال تجاه منطقة معينة (منطقة الجذب) . وتخضع الدوافع السياحية هذه إلى مؤثرات عديدة ، بعضها خارجي مثل الظروف الاقتصادية والسياسية للبلد المضيف والبلد المصدر . وبعضها

(1) محمد صبحي عبدالحكيم ، وحمدى أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 77.

(2) McIntosh , R . and , Gupta , S . , Op . Cit . p . 112

(3) نفس المرجع ، ص 78.

(4) Mienzkowski, Z . , Op . Cit . , P . 292

(5) نفس المرجع ، ص 87 .

الأخر شخصى مثل المستوى الاجتماعي والثقافي للفرد هذا بالإضافة إلى بعض العوامل النفسية المؤثرة كالرغبة في زيادة المعرفة ، والمحاكاة ، والاسترخاء الجسدى والذهنى⁽¹⁾.

ويشمل مفهوم الطلب السياحي عند الجغرافيين كل الأفراد الذين قاموا برحلات ترفيهية بعيداً عن مقر إقامتهم ، وكذلك أولئك الأفراد الذين لم يقوموا برحلات ، ولكن لديهم الرغبة للقيام بذلك عندما تتوفر الظروف المناسبة . وهكذا يتضح لنا بأن غير المشاركين في الحركة السياحية يعتبرون عنصراً من عناصر الطلب السياحي ولكنه غير معلى أو ممارس حالياً⁽²⁾.

1.4.1 أقسام الطلب السياحي :

قسم كل من Cooper et al⁽³⁾ وكذلك Mathieson and Wall⁽⁴⁾ الطلب السياحي إلى ثلاثة أقسام رئيسية هي :

1- الطلب الفعلي Effective or Actual Demand ويقصد به المسافرون فعلاً والمستخدمون للخدمات السياحية .

2- الطلب غير المعلن أو المخفي Suppressed Demand ويشمل أولئك الأفراد اللذين لا يشاركون في حركة السياحة في الوقت الراهن نظراً لبعض الأسباب التي تحول دون ذلك ، ولكنهم يملكون الرغبة في السفر عندما تزول المعوقات وهذا الطلب ينقسم إلى جزئين :

أ- الطلب المحتمل Potential Demand ويشمل الأفراد الذين لديهم الرغبة للمشاركة في حركة السياحة ، لكن الظروف المادية أو الاجتماعية أو الصحية تمنعهم من ذلك وعندما تتوفر الظروف المناسبة سوف يتحولون إلى طلب فعلي.

ب- الطلب المؤجل Deferred Demand ويشمل أولئك الأفراد الذين لم يساهموا في حركة النشاط السياحي بسبب مشاكل في طبيعة العرض السياحي سواء بسبب تدني الخدمات أو انعدام الأمن أو عدم الدراية بالمراكز السياحية وخدماتها نتيجة للقصور الإعلامى للتعريف عنها ، وهؤلاء الأفراد يمكن استمالتهم وتحريك الرغبة لديهم إذا توفرت الخدمات المناسبة .

3- انعدام الطلب No Demand وتشمل هذه الفئة الأفراد الذين ليست لديهم الرغبة في السفر .

(1) سلوى محمد مرسى (1987) الأهمية الاقتصادية والاجتماعية للتنمية السياحية في مصر ، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ص 10 .

(2) Cooper , C., Fletcher, J . , Gilbert , D . , and Wanhill , S.,(1995) Tourism Principles and Practice . , Essex : Longman . , p . 15

(3) Ibid . , pp . 16 . 17.

(4) Mathieson , A , and Wall , G . , Op . Cit . , p . 16.

ومن المؤشرات الهامة التي تستخدم في قياس الطلب الفعلي ولمعرفة مدى تغلغل الحركة السياحية داخل المجتمع ، هي ما يعرف بمؤشر النزوع إلى السفر Travel Propensity

وهناك طريقتان لقياس النزوع للسفر هما ⁽¹⁾ :

1- النزوع الصافي Net Travel Propensity ، ونشير إلى نسبة أفراد المجتمع الذين يقومون برحلة واحدة على الأقل في فترة محدودة (سنة) ، وهذا المؤشر يشير إلى مدى تغلغل Penetration حركة السفر بين أفراد المجتمع ، ولا تتجاوز قيمة هذا المؤشر 100 % ، وذلك راجع إلى تأثير الطلب غير المعلن وانعدام الطلب على إجمالي النسبة الكلية وتتراوح هذه النسبة في الدول المتقدمة ما بين 70-80 % .

2- النزوع الكلي Gross Travel Propensity ، ويشير إلى نسبة مجموع الرحلات إلى مجموع مجتمع الدراسة ، وتوضح هذه النسبة مدى تغلغل الرحلات السياحية في المجتمع فكلما زادت مرات تردد الرحلات كلما ارتفعت نسبة هذا المؤشر ، ويلاحظ على هذه النسبة بأنها تتجاوز نسبة 100 % ، وتصل هذه النسبة في بعض البلدان الصناعية إلى حوالي 200 % .

1.4.2 العوامل المؤثرة في الطلب السياحي :

هناك عدة عوامل تؤثر على إتخاذ القرار للمشاركة في النشاط السياحي أو عدمه وهذه العوامل هي :

أولاً : الخصائص الديموجرافية ، ويعتبر عنصر العمر والجنس أهم العناصر الديموجرافية تأثيراً في الطلب السياحي ، فقد أظهرت الدراسات التي أجريت في هذا المجال

(1) Pearce, D . , (1995) Tourism Today : A Geographical Analysis, Essex : Longman . , pp . 26-27

النزوع الصافي (N %) = $\frac{\text{س}}{100} \times 100$

ص

حيث س = عدد الافراد الذين قاموا برحلة واحدة على الأقل .

ص = مجموع أفراد مجتمع الدراسة .

النزوع الكلي (% ك) = $\frac{\text{ج س}}{100} \times 100$

ص

حيث أن ج س = مجموع الرحلات التي قام بها مجتمع الدراسة .

ص = مجموع أفراد مجتمع الدراسة .

نسبة التردد السياحي = $\frac{\text{ن}}{\text{ك}} \times 100$

بأنه هناك فئات عمرية معينة تميل إلى السفر والترحال أكثر من غيرها ⁽¹⁾ ، كما تبين أيضاً بأن عنصر التركيب النوعي للمجتمع ذو تأثير هام على إمكانية المشاركة في الحركة السياحية .

ويستحكم في مدى مشاركة المرأة في الحركة السياحية مجموعة من العوامل الاجتماعية والاقتصادية والسياسية ، ففي الدول الصناعية تساهم المرأة بشكل واضح في حركة السياحة، بعكس الحال في المجتمعات النامية والتقليدية . هناك أيضاً عامل ديموجرافي آخر يؤثر على إمكانية السفر وهو الوضع العائلي ، فكلما كبر حجم الأسرة كلما زادت أعباؤها الاقتصادية وأثر ذلك سلباً على المساهمة في حركة السياحة .

وكلما صغرت أعمار الأطفال في الأسرة كلما أثر ذلك سلباً على الحركة بسبب عدم تحملهم تبعات السفر ⁽²⁾ .

ثانياً : العوامل الاقتصادية والاجتماعية : وأهم هذه العوامل الدخل ، والتعليم ، ووقت الفراغ ، وسهولة الانتقال ، حيث يأتي الدخل في مقدمة هذه العوامل تأثيراً في الطلب

السياحي فقد دلت الدراسات على وجود علاقة إيجابية بين إرتفاع الدخل ونسبة المشاركة في الحركة السياحية ، كما يلعب التعليم دوراً هاماً كحافز على زيادة الطلب السياحي فإرتفاع مستوى التعليم يساهم في توسيع المدارك وتنمية الاهتمامات المختلفة كالرغبة في السفر إلى بيئات اجتماعية وطبيعية مغايرة عن تلك التي ألفوها ، ومن ناحية أخرى فإن التعليم ذو علاقة وثيقة بالدخل وهذا ما يفسر قوة العلاقة بينه وبين السياحة ⁽³⁾ .

كما أدى توفر وقت الفراغ ، بسبب تناقص ساعات العمل اليومية وتوفر العطلات المدفوعة إلى وجود وقت " حر " يمكن شغله بالاستجمام والترفيه وكان لهذا العامل الأثر الفعال في ازدياد الحركة السياحية عالمياً ⁽⁴⁾ ، هذا بجانب تطور وسائل النقل وإرتفاع نسبة ملكية السيارات الخاصة والاستخدام الواسع للطيران المدني والتي ساهمت في سهولة الحركة وسرعتها ومن ثم زيادة الطلب السياحي .

ثالثاً : عوامل ذات علاقة بالتقصد السياحي : وتمثل هذه العوامل في عامل القرب

والسبع عن المراكز السياحية ، وتوفر مرافق إيواء تلبي حاجة الطلبات المختلفة هذا بالإضافة إلى توفر خدمات سياحية جيدة ، هذه العوامل قد تكون عوامل جذب للطلب السياحي إذا توفرت بالصورة الحسنة ، أما حدث العكس فيكون عامل طرد .

(1) Boniface , B . G . and Cooper , C . , Op . Cit . , p . 10

(2) Cooper , C . , Fletcher , J . , Gilbert , D . , and Wanhill , S . , Op . Cit . : p . 34.

(3) Mieozkowski , Z . , Op . Cit . , p . 164 .

(4) Cooper , C . , et al . , Op . Cit . , p . 34 .

5.1 الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للسياحة

يرى كثير من المهتمين بقطاع السياحة بأن لها دوراً هاماً في تنمية وتطوير الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية في المجتمعات الإنسانية بصفة عامة ، وفي المجتمعات والأقاليم غير النامية بصفة خاصة ، والتي تتوفر فيها مقومات قيام صناعة السياحة ، كما أن هذه الصناعة لا تخلو من الجوانب السلبية أسوءه ببقية الصناعات الأخرى ، ولذلك فلا مناص من الإلمام بالجوانب المتعددة لهذه الصناعة ، حتى يمكن درء المشاكل وتعزيز المزايا عند تنمية هذا القطاع بالطرق التي تعنى باحتياجات الحاضر ومتطلبات المستقبل .

1.5.1 الجوانب الاقتصادي :

تتميز صناعة السياحة بعدة خصائص تجعلها تختلف عن بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى وهي كما وردت عند Mathieson and Wall (1982) كالتالي (1) :

أولاً : السياحة صناعة تصدر سلعاً غير مرئية ، كما هو الحال في البنوك وشركات التأمين ، التي لا تملك سلعاً محسوسة يمكن شحنها وتصديرها من مكان إلى آخر ، ولكن المستهلك يذهب شخصياً إلى مكان توفر الجذب السياحي ليحظى ما يريد ويدفع المقابل في بلد الضيافة .

ثانياً : يحتاج السائحون إلى توفر خدمات جيدة في مناطق الاستقبال ، مثل خدمات البنية التحتية وتسهيلات الضيافة ، ويمكن توفير هذه السلع والخدمات إما بإتصالها أو باستيراد غير المتوفر منها ، ويحدد ذلك قوة الطلب على مناطق الجذب السياحي في المنطقة .

ثالثاً : السياحة قطاع مجزأ يتكامل مع بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى ويؤثر فيها فالسائح يستخدم مجموعة من السلع و الخدمات يوفر بعضها من قبل مؤسسات السياحة والبعض الآخر توفره مؤسسات أخرى .

رابعاً : تتصف السياحة بأنها صناعة غير مستقرة لعدة أسباب منها ، موسمية السياحة واختلاف وتغير رغبات السائحين ، وميولهم ، وتوقعاتهم كل هذه العوامل تجعل من السائح مستهلكاً غير ثابت في الوجهة أو في استخدام وسائل النقل وكذلك الإقامة .

كما يتأثر الطلب السياحي بالعوامل الخارجية غير المتوقعة مثل عدم الاستقرار السياسي والتغير في قيمة صرف العملات الأجنبية ، وارتفاع أسعار الطاقة ، والكوارث الطبيعية .

(1) Mathieson , A . and Wall , G . , Op . Cit . , pp . 36 - 39

* (انظر أيضاً محمد صبحي عبدالحكيم ، وحدي أحمد الدين ، المرحح السابق ، ص 134 - 135) .

1.1.5.1/ السياحة وميزان المدفوعات :

يعني ميزان المدفوعات لدولة ما : (العلاقة بين ما ينفق من أموال خارج هذه الدولة على وإدارتها ، وما يرد إليها من الخارج من أموال نظير صادراتها) ، وذلك لفترة زمنية معينة (سنة في الغالب) ، وتسعى كل دولة إلى إيجاد ميزان مدفوعات إيجابي حتى لا يكون لديها عجز ⁽¹⁾ .

ويدرج ضمن ميزان المدفوعات ، قيمة كل السلع ، والهدايا ، والقروض والمساعدات وكمية الذهب الواردة والخارجة لكل دولة ، ويعتبر الاتفاق السياحي خارج الدولة والإيرادات السياحية داخلها إحدى أشكال هذه الحركة ⁽²⁾ .

ونتيجة لذلك يتم تشجيع تصدير السلع والخدمات السياحية كصادرات غير مرئية من أجل دعم ميزان المدفوعات ، فكلما زادت موارد دولة ما من السياحة كلما زادت قدرتها على التعاقد مع الخارج وسداد ديونها " فالموارد السياحية تنعش التجارة الدولية ، وتوسع قاعدة الالتزامات المالية نحو الخارج سواء على شكل زيادة الواردات ، أو عن طريق القدرة على سداد المستحقات غير المنظورة ، كتحويل أجور العمال الأجانب الذين الذين يستدعي استخدامهم التوسع في المشروعات السياحية " ⁽³⁾ .

لكن جزءاً من هذه الإيرادات يتسرب على هيئة نفقات ومشتريات لسد حاجة قطاع السياحة مثل استيراد مواد ومعدات لإنشاء الفنادق ، وكذلك كل ما تحتاجه من خدمات وإمدادات لازمة ، وقوة بشرية وإدارية مدربة ، كما تتسرب العملات الأجنبية على هيئة تحويلات وفوائد وأرباح عن استثمارات لمشاريع سياحية دولية ، يضاف إلى ذلك ، ما يتسرب من عملات أثناء سفر المواطنين للخارج لغرض السياحة ⁽⁴⁾ .

2.1.5.1/ الدخل :

يعتبر الدخل أحد المؤشرات الأساسية لمعرفة مدى قوة وانتعاش اقتصاد الأمم والدخل القومي هو مجموعة الدخول المتداولة في دولة ما ، فكل زيادة في الاستثمارات العامة والخاصة تؤدي إلى ارتفاع في الدخل القومي بصورة أكبر من القيمة المستثمرة وهذا ما يطلق عليه الاقتصاديون مصطلح القيمة المتزايدة Multiplied Amount ، فتداول القيمة المبدئية في استثمار يولد دورات أخرى من الإنفاق ⁽⁵⁾ ، لذلك فإن ما ينفق السائحون

في دولة ما أو إقليم ما ، يخلق دخلاً جديدة ، وهذه بدورها تؤدي إلى زيادة الإنفاق وبالتالي خلق دخول أخرى ، وتستمر دائرة التداول هذه حتى تحدث إحدى حالتين ، إما أن تدخر القيمة المادية أو تنفق خارج حدود الدولة ⁽⁶⁾ .

(1) Mill , R . C . , Op . Cit . , p . 159 .

(2) Mathieson , A . and Wall , G . , Op . Cit . , p . 59 .

(3) محمود كامل (1975) السياحة الحديثة علماً وتطبيقاً ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، ص 14 .

(4) رينسون ، هـ (1985) جغرافية السياحة ، القاهرة : دار المعارف ترجمة بحيات أمام ، ص 203

(5) Edgell , D . , L . , (1990) International ' Tourism Policy . , New York : Van Nostrand , Reinhold . p . 19 .

(6) Mathieson , A . and Wall , G . , Op . Cit . , pp . 64 - 65

3.1.5.1 العمالة

من بين المزايا الاقتصادية الهامة للسياحة استيعابها لأعداد كبيرة من الأيدي العاملة وذلك لأعتمادها على العمالة المكثفة⁽¹⁾ ، وهي ركيزة أساساً في قطاع الخدمات أكثر منها في قطاع الإنتاج ، وهنا القطاع هو الأقل ميكنة ولذلك فإن الاعتماد على الأيدي العاملة يكون بدرجة أكبر⁽²⁾ . ونظراً لطبيعة قطاع السياحة المجزأ ، وارتباطها بالقطاعات الاقتصادية الأخرى التي تزودها بالسلع والخدمات اللازمة ، لذلك فهي تساهم بطريقة غير مباشرة في توفير فرص عمل كثيرة في قطاعات الاقتصاد الأخرى .

وقد صنف دوكاد (Dekadt 1979) العمالة المتعلقة بالسياحة إلى نوعين هما كالتالي⁽³⁾ :

- 1- العمالة المباشرة وتتمثل في القطاعات التي توفر سلعاً وخدمات بطريقة مباشرة إلى السائحين ، كالفنادق ، والمطاعم ، والمتاجر ، والنقل .
 - 2- العمالة غير المباشرة ، وتتمثل في العمالة الناجمة عن النفقات السياحية في القطاعات التي تمد السياحة بالسلع والخدمات التي تحتاجها ، وتشمل هذه القطاعات ، الزراعة وصناعة الآثاث ، والصناعات الغذائية ، والصناعات التقليدية إلى غير ذلك من عمالة تحفزها صناعة السياحة بصورة غير مباشرة .
- وقد قدرت المنظمة الدولية للسياحة W.T.O أن فرض العمل المباشرة وغير المباشرة الناجمة عن صناعة السياحة تقدر بحوالي (74) مليون فرصة عمل في جميع أنحاء العالم⁽⁴⁾ .

4.1.5.1 الآثار الاقتصادية السلبية :

بجانب التأثيرات الاقتصادية الإيجابية هناك أيضاً بعض التأثيرات السلبية التي تؤثر على الاقتصاد الوطني منها :

- 1- التضخم وارتفاع أسعار الأرض : هناك جدل عما إذا كانت صناعة السياحة هي السبب المباشر في ارتفاع الأسعار ، ولكن العلاقة تبدو واضحة في ارتفاع أسعار السلع خلال الموسم السياحي وانخفاضها بقية أشهر السنة ، ويرجع هذا السبب نتيجة لارتفاع القوة الشرائية ، نظراً للطلب السياحي العالي على السلع والخدمات ، ويؤثر ارتفاع الأسعار على الحالة الاقتصادية للسكان المحليين ، الذين يدفعون أجزاءً كبيرة من دخولهم للحصول على السلع والخدمات اللازمة⁽⁵⁾ .

كذلك تساهم السياحة في ارتفاع هائل في أسعار الأراضي التي ترتفع قيمتها نتيجة للتنمية السياحية فيزداد الطلب على الأراضي من قبل المستثمرين في الأراضي والعقارات ، مما يؤدي إلى ارتفاع سعر الأرض ومن ثم أسعار البيوت السكنية والإيجارات⁽⁶⁾ .

(1) Medlik, S. , (1997) Managing Tourism , Oxford : Longman . p . 15 .

(2) Edgell , D . L . , Op . Cit . , p . 26

(3) De Kadt , E . , (1979) , Tourism : Passport to Development . London : Oxford University Press , p . 36

(4) Inskeep , E . , (1991) , Op . Cit . , p . 11 .

(5) Lea , J . , Op . Cit . , P . 50 .

(6) Mathieson , A . and Wall , G . , Op . Cit . P . 88

2- الاعتمادية على قطاع السياحة : Over – Dependence On Toorism :

على الرغم من أن السياحة هي إحدى أهم الصناعات نمواً في العالم ، إلا أن اعتماد أية دولة أو إقليم كلياً على هذا القطاع وإهمال القطاعات الأخرى قد يعرض اقتصادها إلى التدهور إبان أية هزة اقتصادية أو سياسية ، فالسياحة نشاط اقتصادي يتأثر بالمتغيرات الداخلية والخارجية ، فالوجهة السياحية تتغير نتيجة لتغير الأسعار أو تغير النمط السياحي بسبب ظهور منافس جديد أو وسائل جذب أكثر تأثيراً ⁽¹⁾ .

كما تتأثر السياحة بسبب عدم الاستقرار السياسي ، وتأثر السياحة أكثر من غيرها بأزمات مصادر الطاقة لما تسببه من ارتفاع في تكاليف السفر ، كما حدث إبان المقاطعة العربية النفطية أثناء حرب عام 1973 ⁽²⁾ . وبالتالي فإن الاقتصاد المبني على قاعدة متنوعة أكثر قدره على معالجة الأزمات التي تطرأ على أحد القطاعات ، بسبب قوة القطاعات الأخرى .

3- الموسمية : Seasonality :

تتصف هذه الصناعة بالموسمية فهي إما سياحة صيفية أو شتوية ، وتقل حركة السياحة بقية شهور السنة ، وهذه الطبيعة تنعكس على كيفية ومدى استخدام المرافق السياحية ، فتكون ذروة الاستخدام خلال الموسم السياحي ، مما يؤدي إلى ارتفاع التكاليف الاستثمارية وكذلك الأسعار خلال هذا الموسم .

تؤثر الموسمية أيضاً في العمالة المباشرة وغير المباشرة التي لها علاقة بصناعة السياحة ، وما يترتب على ذلك من بطالة وكساد اقتصاديين في غير الموسم السياحي ⁽³⁾ .

2.5.1 الجانب الاجتماعي:

من الصعب كما هو معروف الفصل بين الآثار الاقتصادية والآثار الاجتماعية ، لأن الآثار الاجتماعية ما هي إلا انعكاس للآثار الاقتصادية ، المتمثلة في ارتفاع الدخل ، زيادة فرص العمل وتطور البيئة التحتية ⁽⁴⁾ . ولكن الآثار الاجتماعية والثقافية تتباين من إقليم إلى آخر ومن مجتمع إلى آخر وذلك بسبب ثلاثة عوامل رئيسية وهي ⁽⁵⁾ :

1- طاقة الإقليم المضيف ، وتتمثل في مدى توفر الخدمات المتاحة وحجم السكان ومدى قابليتهم نفسياً وحضارياً للسائحين .

2- الهوية الثقافية والاقتصادية بين سكان الدولة المضيفة والأفواج السياحية ، وهذا العامل يحدد السلوك العام ، ونوع وطبيعة الإنفاق . فكلما تشابهت الظروف الثقافية والاقتصادية كلما قلت التأثيرات الاجتماعية والعكس صحيح.

(1) Lea , J . , Op . Cit . , P . 45 .

(2) Mathieson , A . and Wall , G . , Op . Cit . P . 87

(3) Ibid . , P . 88

(4) Gee , C . Y . , Makens , I . C . and Choy , D . J . , Op . Cit . , P . 156

(5) محمد حميس الزركه ، المرجع السابق ، ص 273 - 275 .

3- محاولة الدول النامية القفز بتنمية صناعة السياحة في وقت قصير وباستثمارات أجنبية رغبة في الغوالة الاقتصادية تقود إلى مشاكل اجتماعية كثيرة وذلك بسبب عدم التوافق بين برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية .

1.2.5.1 الآثار الاجتماعية الإيجابية :

وتساهم السياحة مساهمة فعالة في حماية جوانب هامة من التراث التاريخي والثقافي المميز للدول المختلفة ، وفيما يلي بعض الجوانب التي تساهم صناعة السياحة في حمايتها وتطويرها :

1- حماية المعالم الأثرية والأماكن التاريخية والطراز المعماري المميز ، التي تمثل فترات تاريخية وثقافية معينة . فالسياحة تساهم بالدعم المادي في حفظ وحماية وصيانة المواقع التاريخية التي تمثل عوامل جذب سياحية هامة .

2- حماية وإنعاش الفنون الشعبية ، المتمثلة في الموسيقى والمسرح ، والرقص ، والذي التقليدي للإقليم ، بالإضافة إلى حماية الصناعات التقليدية .

3- تعتبر السياحة الدولية نافذة تطل منها الشعوب المختلفة على بعضها البعض . حيث تساهم في توفير الاحتكاك المباشر بين الشعوب . وبالتالي تلعب السياحة دوراً هاماً كعامل تثقيفي وتعليمي لمعرفة طبيعة أية شعب وخصائصه ومسدى إسهاماته في الحضارة البشرية (1) .

4- على المستوى المحلي تساهم السياحة الداخلية في تقليل الحساسيات الإقليمية وتعزز الوحدة الوطنية . كما تلعب دوراً هاماً في إذابة الفوارق الاجتماعية ، لأن السائحين المحليين ينسقلون بحرية أكثر من السائحين الدوليين ، كما أن الحواجز اللغوية والثقافية منعقدة بين أبناء الوطن الواحد (2) .

إن حماية التراث الحضاري وإظهاره ، يساهم في تنمية الهوية الوطنية والإعزاز الثقافي بين مواطن الدولة . كما أن إظهار مدى المساهمة في مسيرة الحضارة الإنسانية يؤدي إلى تقليل عقدة النقص التي تعاني منها بعض الشعوب النامية (3) .

2.2.5.1 الآثار الاجتماعية السلبية :

مما لا شك فيه إن تنمية صناعة السياحة تؤدي إلى بعض المظاهر الاجتماعية السلبية التي يمكن تلخيصها فيما يلي :

-
- (1) Kentsch , J . L . and Var , T . , (1976) " Tourism and Recreational Facility Development " The Tourist Review N . 4 Oct . Dec . P . 8
 (2) Jafari . J . , Op . Cit . , P . 160
 (3) Ibid . . P . 150

1- أثر السياحة على التركيب الديموجرافي للسكان ، إن نمو صناعة السياحة يؤدي إلى ازدياد فرص العمل ، وارتفاع الدخول في الإقليم السياحية ، الأمر الذي يؤدي إلى استقطاب أبدي عاملة كثيرة من خارج الأقاليم . هذه الحركة السكانية تساهم في النمو الحضري السريع ، كما تؤدي إلى ظهور خلل في التركيب السكاني من حيث العمر والجنس . لأن هذه الحركة انتقائية حيث تأتي الغالبية القصوى من الأيدي العاملة من الفئة العمرية الواقعة ما بين 20 - 30 سنة ⁽¹⁾ .

2- أثر السياحة على الجوانب الثقافية ، حيث يتأثر بعض السكان المحليين سلباً بالسائحين القادمين من خلفيات وسلوكيات اجتماعية مختلفة ، وكذلك مستويات اجتماعية أكثر رفقا وذلك عن طريق المحاكاة السطحية لسلوكيات السائحين معتقدين إنه السلوك الصحيح فتنشأ ظواهر اجتماعية جديدة تؤثر في طريقة حياة وسلوكيات وأيدولوجيات السكان المحليين⁽²⁾ . مما يساهم في ظهور شخصية غير ناضجة تزيد من تفاقم مشكلة الازدواجية الاجتماعية Social Dualism التي تعاني منها المجتمعات النامية ⁽³⁾ .

وقد تؤدي السياحة أيضاً إلى احتفاء الشخصية الثقافية وانعدام احترام الذات ، مما يترتب عليه ضياع الهوية الاجتماعية نتيجة لانصهار المجتمع المحلي في نسيج ثقافات خارجية ⁽⁴⁾ ، وانعدام الهوية الاجتماعية قد يساهم في تحول بعض المواطنين إلى سماسرة ويستحوّل التراث الثقافي إلى سلعة للبيع . وهكذا قد تضع بعض المعالم التاريخية والثقافية نتيجة لتعرضها للسرقات ⁽⁵⁾ .

3.5.1 الجانِب البيئي :

تؤثر السياحة في البيئة وتتأثر بها ، فتساهم إيجابياً في الحفاظ على بعض الملامح البيئية وصيانتها ، كما تؤثر سلباً على بعض الجوانب البيئية . وتتفاوت هذه التأثيرات بتفاوت الوعي البيئي وتطور الدولة ، أو تخلفها ، ونوعية التخطيط والإدارة .

1.3.5.1 الآثار الإيجابية :

تساهم صناعة السياحة في حماية بعض المناطق البيئية الهامة ذات المزايا الخاصة التي يقصدها السائحون ، وهذه المزايا قد تكون مناخاً مميزاً أو بيئة جميلة ذات مناظر خلابة ، أو خصائص إيكولوجية أو جيولوجية فريدة . ونظراً لأن هذه المناطق ذات حساسية خاصة وعرضة للمؤثرات الخارجية - بشرية أو طبيعية - التي قد تؤدي إلى تدهورها أو تدميرها كلياً . لذلك سعت كثير من الدول إلى الاهتمام بها ، لغرض حمايتها ولغرض جذب السياح أيضاً . فظهرت أنظمة الحدائق الوطنية ، والمحميات الطبيعية

(1) Pearce , D . , Op . Cit . , p . 218

(2) Mill , R . C . , Op . Cit . , p . 164

(3) Jafari , J . , Op . Cit . , p . 187

(4) Inskeep , E . , (1991) , Op . Cit . , p . 373

(5) Gee , C . Y . , Makens , J . C . and Choy , P . C . , Op . Cit . , p . 160

لحماية المناطق ذوات الحساسية الخاصة ومراقبتها من الدمار والتخريب واستخدامها في الجذب السياحي⁽¹⁾.

إن أهمية السياحة كما يرى (Inskeep 1991) دفعت دول شرق أفريقيا إلى حماية البرية من الانقراض ، وتركتها تحيا حياة طبيعية في بيئاتها . ونظمت رحلات سياحية لمشاهدة الحدائق الطبيعية⁽²⁾.

وتجدر الإشارة كذلك إلى الاهتمام بحماية البيئات البحرية ذات الحساسية الخاصة مثل حماية الحيوانات مناطق الشعاب المرجانية Coral Reef Areas من التدمير والتلوث ، لما لها من خصوصية بيئية لحياة بعض الكائنات البحرية التي تعيش بهذه المنطقة وكذلك من أجل خصوصيتها في الجذب السياحي .

تساهم السياحة أيضا في تطوير وإدارة البنية التحتية المتمثلة في وسائل النقل والمواصلات بجميع أنواعها ، وشبكات المياه ونظام الصرف الصحي ، وكذلك تطوير وتجميل البيئة العامة في المناطق السياحية كالمحافظة على النمط المعماري العام والحدائق العامة ... إلى غير ذلك من مساهمات في تطوير البيئة والمحافظة عليها.

1.3.5.1 الآثار السلبية :

أما من ناحية الإشكاليات البيئية فيوجه النقد إلى صناعة السياحة في أنها وراء كثير من المشاكل البيئية التي حدثت للحياة النباتية والحيوانية والمائية والغلاف الغازي والمشاكل الصحية المصاحبة لها ولكن (Clarke , I. 1997) ترفض ذلك على الأقل جزئيا . وترى أنه ليس من المعقول تحميل صناعة السياحة أغلب المشاكل البيئية المترتبة على المشاريع التنموية بصفة عامة⁽³⁾ . ويشاركها (Ioannides 1995) في وجهة نظرها ، مضيفا إلى أن هذه المشكلات راجعة في المقام الأول ، إلى عدم القدرة على التخطيط والإدارة الناجحين . وتعكس أيضا فشل الإدارات الحكومية والقطاع الخاص في مواكبة أي تنمية اقتصادية وليس التنمية السياحية فحسب⁽⁴⁾ . هذا لا يعفى صناعة السياحة من تسببها في بعض المشاكل البيئية ، ومن أهمها المساهمة في تلوث البيئة المائية . وتقدم السواحل البحر المتوسط " في أسبانيا نموذجا للتدهور البيئي الطبيعي نتيجة للحد السياحي غير المخطط " ⁽⁵⁾ . كما تهدد بقية سواحله بالنمو الهائل للمرافق السياحية عليها والتي تتخلص من كميات هائلة من مياه الصرف الصحي في البحر . وتسبب هذه النفايات في تلوث المياه والكائنات البحرية التي تتغذى على تلك النفايات .

وقد أثبتت الدراسات أن هناك أمراضا كثيرة مثل الكوليرا ، والتيفوئيد ، والداء الكبدى ، والدستناريا ، ترجع أسبابها إلى تلوث الكائنات البحرية التي يتناولها الإنسان كغذاء⁽⁶⁾.

(1) Ioannides , D . . Op . Cit . , p . 24

(2) Gee , C . Y . , Makens , J . C . and Choy , P . C . , Op . Cit . , p . 165 .

(3) Clarke , J . , Op . Cit . , p . 228 .

(4) Ioannides , S . D . , Op . Cit . , p . 241

(5) محمد صبحي عبدالحكيم و حمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 169 .

(6) Mathieson , A . and Wall , G . , Op . Cit . , p . 103 .

كذلك لا تخلو المناطق الجبلية من التعرض إلى بعض التأثيرات السلبية لصناعة السياحة . فتسبب السياحة في انجراف التربة من على المنحدرات الجبلية ، سواء عن طريق المشى المكثف أو عن طريق استخدام الحيوانات في التنقل والنزهة . هذا الاستخدام المكثف يساهم مع عوامل التعرية الأخرى في انجراف كمية كبيرة من التربة التي تكونت على مر العصور ، ومن ثم تتأثر الحياة النباتية والحيوانية في المنطقة . أيضاً تسهم حركة السياحة في تدمير أجزاء كبيرة من الغابات عن طريق قطعها واستخدامها للتدفئة ⁽¹⁾ ، أو الطهي .

6.1 التخطيط السياحي

إن التطور السريع الذي حدث لصناعة السياحة وبرز أهميتها الاقتصادية والاجتماعية ، والبيئية ، وأيضاً ظهور بعض الجوانب السلبية لهذه الصناعة . التي قد تكون ذات نتائج غير حميدة على المجتمع ومقدراته ، دعت كثير من المهتمين بهذا القطاع من مؤسسات دولية وحكومية وأكاديمية إلى ضرورة إتباع المنهج العلمي عند التخطيط لهذه الصناعة ⁽²⁾ ، هذا المنهج الذي " يهدف إلى حصر ودراسة كافة الإمكانيات والموارد المتوفرة في الإقليم .

أو الدولة أو أي موقع آخر ... وتحديد كيفية استغلال هذه الموارد والإمكانيات لتحقيق الأهداف المرجوة " ⁽³⁾ . ويتطلب هذا المنهج عمليات كثيرة ومعقدة تهدف إلى تنظيم المستقبل وتحقيق أهداف محددة . كما يتصف أيضاً بالمرونة والاستمرارية والشمولية ⁽⁴⁾ .

ولما كانت السياحة ذات خصوصية معقدة التركيب حيث تتداخل مع غيرها من القطاعات الاقتصادية الأخرى ذوات الخصوصيات المختلفة ومؤثرة في التنمية الاقتصادية ⁽⁵⁾ ، لذلك فلا مناص من أن تكون الخطط السياحية مرتبطة ببقية الخطط المعدة للقطاعات الأخرى غير متضاربة مع أهدافها مكونة كلاً متكاملًا ⁽⁶⁾ .

كما يدعو التخطيط الحديث أيضاً إلى الالتزام بمفاهيم وأهداف التنمية المستدامة Sustainable Development التي طرحتها هيئة الأمم المتحدة في أعوام 1987 و 1991 ، والتي تدعو إلى ضرورة الإسهام في تنمية مستدامة تفي باحتياجات الحاضر

(1) Poon , A . , (1993) , Tourism Technology and Comparative Strategies., Bristol : Lcaper and Gard Ltd . , p . 65 .

(2) Hunter , C . J . , (1995) , " On The Need to Re - Conceptualise Sustainable Torisum Development " . , Journal Of Sustainable Tourism Vol.3, No . 3 p 156

(3) محمد حميس الزوكه (1991) التخطيط الأقالمي وأبعاده الجغرافية ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ص 23 .

(4) Inskip , E . , (1991) , Op . Cit . , p . 25 .

(5) Pearce , Op . Cit . , p . 224

(6) سلاوى محمد مرسى (1979) ، تخطيط السياحة في جمهورية مصر العربية ، رسالة ماجستير ، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة القاهرة ص 103 .

وتراعى متطلبات المستقبل . هذا ولا يزال مفهوم التنمية السياحية المستدامة Sustainable Tourism Development في بداياته ويحتاج إلى مزيد من الإثراء والتحديد في التعريف ⁽¹⁾ .

وينقسم إعداد الخطة السياحية إلى قسمين : قسم يهتم بإعداد الدراسات والبحوث الطبيعية والاجتماعية ، وتقييم الخدمات ، وتحديد إمكانات الإقليم بالإضافة إلى الإلمام بالسلبات التي قد تعترض خطط التنمية ، أما القسم الآخر فيتمثل في وضع خطط التنمية للإقليم المتمثلة في الخيارات المنتقاه والتي تساعد على تحقيق الأهداف المرجوة ⁽²⁾ . وتتناول الخطة السياحية عدة مجالات بكل دقة وتفصيل نذكر منها :

- 1- تقييم ومعالجة شبكة النقل والمواصلات والمنشآت اللازمة لتنميتها وتطويرها .
- 2- تحديد أنواع وأماكن الجذب السياحي .
- 3- تحديد مناطق التنمية السياحية بما في ذلك المنتجعات السياحية ، وتسهيلات الضيافة وتحديد أنواعها وأعدادها .
- 4- تنمية سياحة المدن (المتاحف ، مراكز المؤتمرات ، الأسواق ...) .
- 5- الإلمام بالتأثيرات السياحية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية ⁽³⁾ .

ويستخدم بعض المخططين بعض النماذج السياحية التي تفسر طبيعة وحركة السياحة . ومن بين أهم هذه النماذج ما يعرف بنموذج دورة الحياة السياحية Tourism Life - Cycle ، والذي تكمن أهميته في مدى إيضاحه للمخططين طبيعة وحركة وتوجهات المقاصد السياحية بالإضافة إلى تحديد موقعها على منحنى دورة الحياة السياحية .

فالتحليلات السابقة لحركة السياحة ومعرفة العوامل التي تأثرت بها في السابق تساعد المخططين في معرفة الأخطاء التي يجب الابتعاد عنها في المستقبل ، كما تساهم أيضاً في بناء سيناريوهات وتوقعات مستقبلية تساهم في تطوير قطاع السياحة . وكان أول من أشار إلى هذا النموذج Plog في عام 1974 م والذي رأى فيه بأن المقصد السياحي يمر خلال دورة حياة في مراحل مترابطة ومتتالية تبدأ صغيره ثم تنمو وتزدهر وأخيراً تأخذ في التدهور والركود ⁽⁴⁾ .

إلا أن Butler في عام 1984 م أضاف إلى هذا النموذج بعض التعديلات وقال بأن الوجهة قد يعاد إنعاشها من جديد عن طريق التخطيط السياحي الواعي الذي يساهم في

(1) Page , S . J . and Thurn , K . J . , (1997) . " Towards Sustainable Tourism Planning in New Zealand : Public Sector Planning Responses " Journal of Sustainable Tourism , Vol . 5 No 1 p . 59

(2) محمد حبيب الزرك (1996) ، المرجع السابق ، ص 327.

(3) Inskeep , E . , (1991) Op . Cit . , P . 35.

(4) Mill , R . C . , and Morrison , A . M . , Op . Cit . , p . 285

استمرار دورة الحياة فيها لفترات أخرى أطول ⁽¹⁾ ، انظر شكل شكل رقم (2.1) وفيما يلي عرض موجز لمراحل نمو الوجهة السياحية كما أشار إليها Agarwal 1997 ⁽²⁾ ، وكذلك Ioannides 1995 ⁽³⁾ وهي كالآتي :

1- مرحلة الاكتشاف : Exploration

تتميز هذه المرحلة بوجود أعداد قليلة من السائحين الذين تجذبهم بعض المظاهر الثقافية أو التاريخية أو الطبيعية ، ومن صفات هذه المرحلة عدم وجود خدمات سياحية أو مرافق إيواء . كما أن التأثيرات السياحية غير واضحة في هذه الفترة نظراً لقلّة أعداد السائحين .

2- مرحلة النشوء : Involvement

عندما تأخذ أعداد السائحين في الارتفاع تدريجياً يبدأ معه اهتمام السكان بحركة السياحة ولكن على مستوى صغير و محدود وذلك عن طريق توفير بعض الخدمات السياحية . كما تظهر في هذه المرحلة هيئة وطنية للسياحة تقوم ببعض عمليات الترويج والإعلام السياحي في بعض الأسواق السياحية . هذا بجانب توفير القطاع العام لبعض خدمات البنية التحتية التي تخدم حركة السياحة .

3- مرحلة النمو : Development

تتصف هذه المرحلة ب بروز سوق سياحي واضح ومحدد . كما تغطي في هذه الفترة الاستثمارات الخارجية على نظيرتها المحلية والمتمثلة في شبكات الفنادق الشهيرة وشركات الطيران الدولية . وتظهر في هذه المرحلة أيضاً بعض التأثيرات السياحية سواء كانت إجتماعية أو ببنية أو اقتصادية . كما تظهر الأهمية الكبرى والملحة في هذه المرحلة للأخذ بمبدأ التخطيط السياحي لتلافي المشكلات التي قد تكون تنامت وخاصة في مراحل النمو الأخيرة .

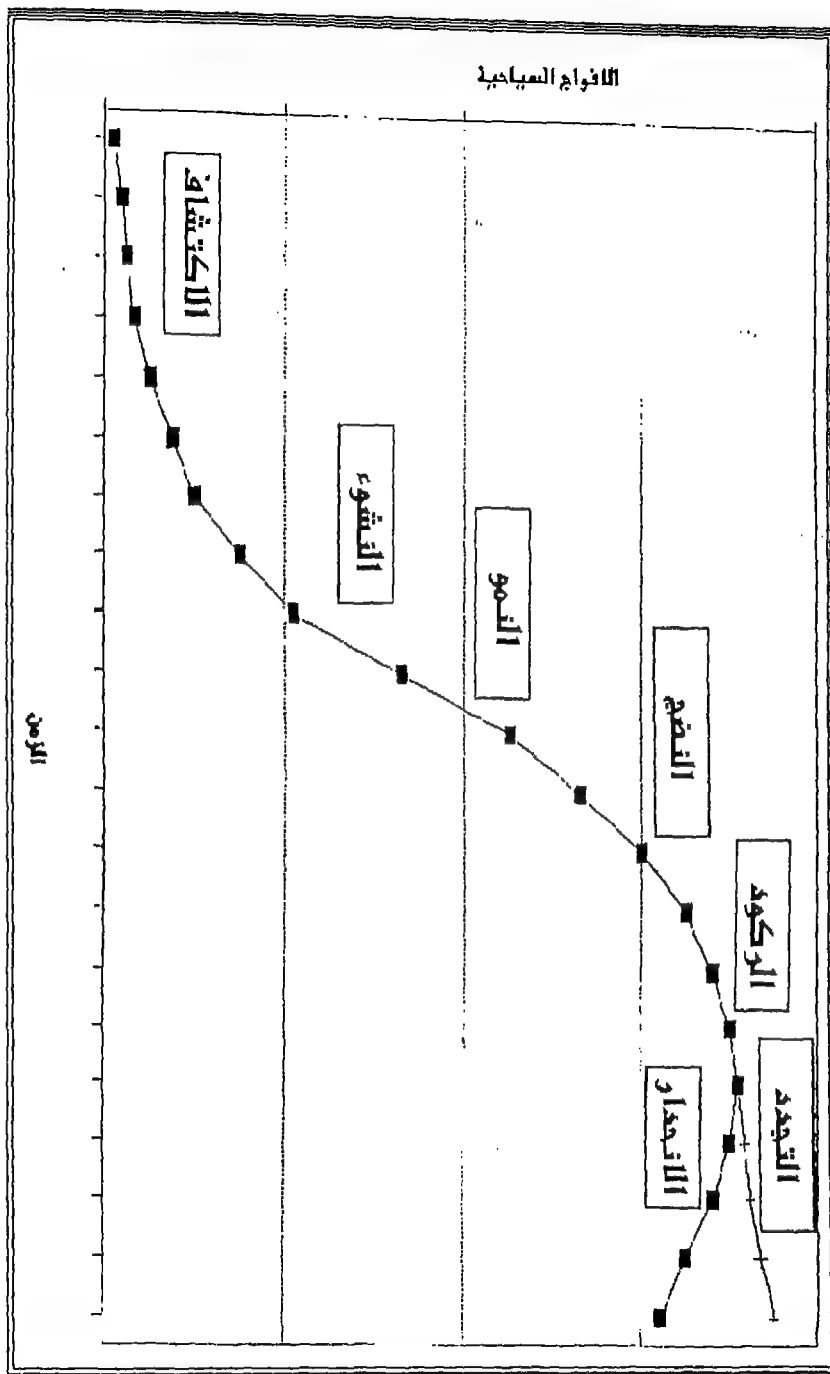
4- مرحلة النضج والاستقرار : Consolidation

وتمثل هذه المرحلة فترة تشبع السوق ، فعلى الرغم من أن النشاط السياحي يمثل في هذه المرحلة حرفة أساسية في منطقة الوجهة السياحية ، إلا أنها تبدأ في فقدان أعداد من الأفواج السياحية كذلك . وتتصف هذه المرحلة أيضاً ببعض الثور والتعلم من قبل السكان المحليين تجاه السائحين . كما تأخذ بعض الخدمات السياحية القديمة في الترهل وفقدان البريق .

(1) Oppermann , M . and Chor Kye – Song (1997) Tourism in Developing Countries . , London : Lntuahisnal Thomson Publishing Company . , pp . 56 – 57

(2) Agarwel , S.,(1997) The Resort Cycle and Sea-side Tourism: An Assessment of its applicability and Validity . , Tourism Management Vol . 18 No 2 . , pp . 65 – 73

(3) Ioannides , D . , (1995) Planning for International Tourism in Less Developed Countries : Toward Sustainability ? Journal of planning Literature Vol . 9 No . 3 pp . 235 – 254



Source : Ioannides ,D.,(1995)"Planning for International Tourism in Less Developed Countries :
Toward Sustainability" Journal of planning literature ., Vol.9 No.3 pp 235 – 254
شكل (2.1) مراحل دورة الحياة السياحية

5- مرحلة الركود : Stagnation

عندما نأخذ الوجهة السياحية في فقدان مزاياها ينعكس ذلك على الأفواج السياحية وتأخذ في التراجع ، ويبدو واضحاً في هذه الفترة أيضاً انخفاض مستوى الخدمات السياحية ، والتي يصاحبها أيضاً إفلاس بعض المؤسسات المرتبطة بالنشاط السياحي ، كما يغلب على الوجهة السياحية فقدان أيضاً قدرتها على المنافسة مع مناطق سياحية أخرى ذات مزايا أفضل .

6- مرحلة ما بعد الركود After Stagnation

يعقب فترة الركود احتمالين ، فإما الانحدار Decline وانتهاء النشاط السياحي في تلك المنطقة أو التجديد Rejuvenation واستمرار النشاط السياحي بها ، ويمكن إمكانية حدوث أي من هذين الاحتمالين بالدرجة الأولى على مدى نجاح الإدارة أو فشلها في اتخاذ القرارات المناسبة والتي تنعكس على مستقبل المنطقة .

إجمالاً يمكن القول إن الإنسان عرّف الترحال منذ القدم ، ولكن السياحة بمفهومها الحديث لم تظهر إلا منذ بداية القرن العشرين ، وأكثر فترات ازدهارها هي تلك التي تلت الحرب العالمية الثانية حتى وقتنا الحاضر . وقد نمت السياحة نمواً كبيراً بسبب التغيرات الهائلة في وسائل النقل ، وارتفاع الدخول والتعليم ، وتوفير وقت الفراغ ، فتحوّلت السياحة من ظاهرة محلية إلى ظاهرة دولية تهتم بها الأمم والهيئات الدولية والمحلية بسبب تزايد أهميتها . وأصبحت السياحة نمطاً من أنماط الحياة الحديثة التي تدخر لها الأموال ويقطع لها وقت .

ولقيام صناعة سياحية ناجحة يجب توفر المقومات السياحية اللازمة سواء كانت طبيعية أم بشرية . هذا بالإضافة إلى تبني الدولة منهج التخطيط العلمي الذي يحدد قدرات الدولة وإمكانياتها . ويولى اهتماماً بالجوانب السلبية للسياحة أيضاً .

الفصل الثاني :

المقومات السياحية في ليبيا

– المقومات الطبيعية

– المقومات البشرية

1.2 مقدمة

سوف نستعرض في هذا الفصل المقومات السياحية المتعددة في ليبيا طبيعياً كانت أم بشرية ، وذلك لغرض إيضاح مدى توفرها ومعرفة أنماطها المختلفة ، وتوزيعها الجغرافي. كما سيسهم هذا العرض أيضاً في تقييم حركة السياحة في ليبيا ، وفي كيفية الاستغلال الأمثل لهذه المقومات في المستقبل . علماً بأن التركيز هنا سوف يكون فقط على المقومات التي لها علاقة مباشرة بالنشاط السياحي، أما المقومات الأخرى غير المباشرة فسوف يتم استثنائها.

2.2 المقومات الطبيعية

تتكون المقومات السياحية الطبيعية من عدة عوامل أهمها : الموقع ، وخصائص المناخ وأشكال سطح الأرض .

1.2.2 الموقع :

تقع ليبيا تقريباً في الجزء الأوسط من الساحل الجنوبي للبحر المتوسط ، بواجهة بحرية تبلغ حوالي 1900 كيلومتراً . وتشغل الأراضي الليبية مساحة تقدر بحوالي 1.759.540 كم² من شمال القارة الأفريقية .

وتمتلك ليبيا حدوداً مترامية الأطراف يبلغ أطوالها حوالي 4,434 كم ، منها 1,494 كم لحدودها الشرقية مع مصر والسودان ، وحوالي 1,590 كم لحدودها الجنوبية مع تشاد ، والنيجر والجزائر حتى مدينة غات الليبية ، وحوالي 1,350 كم لحدودها الغربية مع تونس والجزائر⁽¹⁾.

أما من حيث تحديد موقعها الفلكي ، فتمتد الأراضي الليبية فيما بين دائرتي عرض 45 ، 18 و 33 شمالاً وخطي طول 9 و 25 شرقاً . هذا الموقع الجغرافي يعطي ليبيا أهمية بالغة يمكن استثمارها في تنمية صناعة السياحة وذلك لعدة أسباب منها :

أ- أن الموقع الليبي أثراً بالغاً في علاقاتها التاريخية والاقتصادية والاجتماعية مع دول الجوار ، مما جعلها تمثل بالفعل همزة وصل بين المشرق والمغرب العربي ، وكذلك مع دول الصحراء الأفريقية . هذا بالإضافة إلى علاقاتها مع دول حوض البحر المتوسط عبر التاريخ هذا لموقع أعطاها مزايا جغرافية وتاريخية وعرقية وثقافية تمثل عوامل جذب سياحية لا يستهان بها ، انظر شكل رقم (1.2).

ب- موقع البلاد الفلكي من دوائر العرض بالإضافة إلى وقوعها على سواحل البحر المتوسط ، جعل بعض أجزائها تتمتع بمناخ البحر المتوسط المعتدل أغلب فصول السنة ، بينما يسودها المناخ الصحراوي الجاف.

(1) جمال حمدان (1973) ، الجمهورية العربية الليبية دراسة في الجغرافيا السياسية ، عالم الكتب ، القاهرة ، ص 104 .

فالمناخ المعتدل يجذب السائحين أغلب فترات السنة أما المناخ الصحراوي فيكون وجهة سياحية في فصل الشتاء القصير .

جـ - موقع البلاد المتوسط في شمال أفريقيا وامتلاكها لواجهة بحرية عريضة ، وصفاء أجوائها معظم السنة يجعلها مركزاً هاماً للمواصلات ، ولسياحة العبور . كما إن قربها من مناطق الأسواق السياحية الهامة في غرب أوروبا له الأثر الفعال في تقليل تكاليف السفر فيؤثر إيجابياً في زيادة أعداد السائحين .

2.2.2 خصائص المناخ :

يتأثر المناخ في ليبيا بعدة عوامل أهمها : موقعها بين دائرتي عرض 45 ، 18 ، 33 شمالاً الأمر الذي جعل أغلب الأراضي الليبية واقعة في العروض المدارية الحارة باستثناء المناطق المحاذية للبحر المتوسط التي تأثرت مناخياً به . هذا بالإضافة إلى وقوع البلاد عرضة للرياح التجارية الشمالية الشرقية الجافة القادمة من اليباس ، الأوراس التي ساهمت في جفافها . هذه الظروف ساهمت في جعل أغلب الأراضي الليبية خاضعة للمؤثرات الصحراوية فيما عدا الأجزاء الشمالية من البلاد الواقعة تحت تأثير مناخ البحر المتوسط المعتدل ، والذي يمتد تأثيره إلى حوالي 40 كيلو متراً جنوباً⁽¹⁾ .

وفيما يلي نعرض بالدراسة والتحليل إلى أهم عناصر المناخ تأثيراً في قيام صناعة سياحية في ليبيا . وهذه العناصر هي : درجة الحرارة ، و الرطوبة النسبية بالإضافة للتعرض بإيجاز إلى كمية التساقط ، والرياح السائدة والمحلية ومدى تأثيرها على حركة السياحة .

1.2.2.2 درجة الحرارة :

تعتبر درجة الحرارة من أهم العناصر تأثيراً على حركة السياحة . فغالباً ما يرغب السائحون في درجة حرارة معتدلة مصحوبة برطوبة نسبية مناسبة ، ويشير في هذا الصدد (Mieozkowski 1991) إلى أن المناخ المناسب للنشاط البشري ذو حرارة تتراوح ما بين 20 إلى 27 درجة مئوية ، ورطوبة نسبية تتراوح ما بين 30% إلى 70%⁽²⁾ .

وتشير إحصائيات المتوسطات الشهرية للحرارة في ليبيا المبينة في جدول رقم (1.2) بأنها تختلف من مكان إلى آخر ومن فصل إلى آخر وذلك بفعل تأثير الموقع والارتفاع والقرب من البحر . فعلى سبيل المثال يلعب البحر دوراً هاماً في تلطيف درجة حرارة الصيف على المدن الساحلية بسبب نشاط البحر وهبوب الرياح بانتظام من جهته . كما يساهم البحر أيضاً على اعتدال درجة البرودة في فصل الشتاء بسبب دفئه . ولذلك نرى أن المتوسط الشهري لدرجة الحرارة في طرابلس تبلغ حوالي 12.4 في شهر يناير ، بينما تصل إلى 25.5 في شهر يوليو ، أما في بنغازي فيبلغ متوسط حرارة يناير حوالي 13.9 .

(1) محمد المبروك المهدي (1990) ، جغرافية ليبيا البشرية ، منشورات جامعة قارونس ، بنغازي، ص 51 .

(2) Mieozkowski , Z. , Op . Cit . , p . 231 .

جدول رقم (12) متوسطات درجات الحرارة الشهرية السنوية لبعض المواقع المختارة في ليبيا

المتوسط السنوي	ديسمبر	نوفمبر	أكتوبر	سبتمبر	أغسطس	يوليو	يونيو	مايو	أبريل	مارس	فبراير	يناير	الفترة	محطة الارتفاع
19.5	13.7	17.7	22.2	25.3	26.1	25.5	32.9	20.8	18.0	15.2	13.3	12.4	1975-19	طرابلس
203	13.1	17.7	22.5	26.5	28.5	27.7	26.4	22.6	18.9	15.3	13.0	11.6	1975-19	الغردية
18.1	10.1	15.2	19.9	23.9	26.8	26.5	24.9	20.7	16.5	12.9	10.8	8.6	75-19	غردية
20.2	11.7	16.6	21.7	26.2	28.8	29.3	21.7	23.4	19.3	15.4	12.3	10.1	65-50	مزمه
20.3	13.6	18.3	22.9	25.2	26.3	25.7	26.1	23.2	19.6	16	13.7	12.6	78-46	لجاليا
20.2	17	20.9	22.4	24.4	25.9	25.6	23.7	20.7	17.9	16.2	14.1	13.9	75-62	بنغازي
17.7	12.2	16.7	20.1	22.8	23.9	23.6	22.7	20.1	16.2	12.9	11	10.5	40-19	المرج
													77-56	
16.4	11	14.8	18.2	21.3	23.2	22.6	21.9	18.3	14.5	11.4	9.9	9.4	75-45	شحات
20.4	14.3	19.9	23.7	25.8	26.8	25.9	24.3	21.5	19.5	16.4	13.7	12.8	84-45	سرت
23.0	14.5	18.5	24.3	28	30.4	30.4	30.7	27.3	24.1	19.1	13.5	13	73-56	الجوف
23.2	14.4	18.9	24.7	28.9	32.3	31	31.6	37.3	23.7	18.5	14.6	12.3	-	سبها
19.1	13	16.9	21.5	23.9	25.7	25.5	24.6	21.4	18.1	14.9	10.8	11.6	-	طبرق

المصدر : خلد رمضان (1995) قرية فليبية - كونيها - فستيفها - خوصها وبلدياتها الزراعية . طرابلس الهيئة القومية للبحث العلمي

أما في يوليو إلى 25.6 وفي طبرق يتراوح المتوسط الشهري لحرارة يناير من حوالي 11.6 إلى 25.5 في يوليو ، ويلاحظ من هذه المعدلات لثلاث مدن ساحلية بأنها متشابهة إلى حد كبير وذلك راجع لتأثير البحر على مناخها .

وعلى الرغم من التأثيرات المحدودة للمرتفعات الشمالية على درجة الحرارة لكنها ذات أهمية بالغة في خفض الحرارة في فصل الشتاء ، وتلطفها في فصل الصيف ، ويظهر ذلك جليا في منطقة الجبل الأخضر في شبه جزيرة برقة ، والجبل الغربي في طرابلس (1) .

لذلك يبلغ المتوسط الشهري لحرارة مدينة شحات الواقعة على الجبل الأخضر في شهر يناير حوالي 9.4 ، بينما تصل في يوليو إلى حوالي 22.6 ، أما في غريان فتبلغ حرارة يناير حوالي 8.6 أما في بوليو فتصل إلى حوالي 26.5 درجة ، ويلاحظ انخفاض الحرارة في الشتاء واعتدالها في الصيف ويأتي ذلك نتيجة لعامل الارتفاع ، كما يلاحظ أيضا وجود فروق طفيفة بين درجة حرارة المنطقتين الجبليتين ، ويرجع السبب في ذلك إلى أن إقليم الجبل الأخضر يقع في شبه جزيرة وأكثر عرضة للمؤثرات البحرية من نظره الجبل الغربي الذي يبعد نسبيا عن الساحل وبالتالي يتأثر نسبيا بالمؤثرات القارية في درجات حرارته .

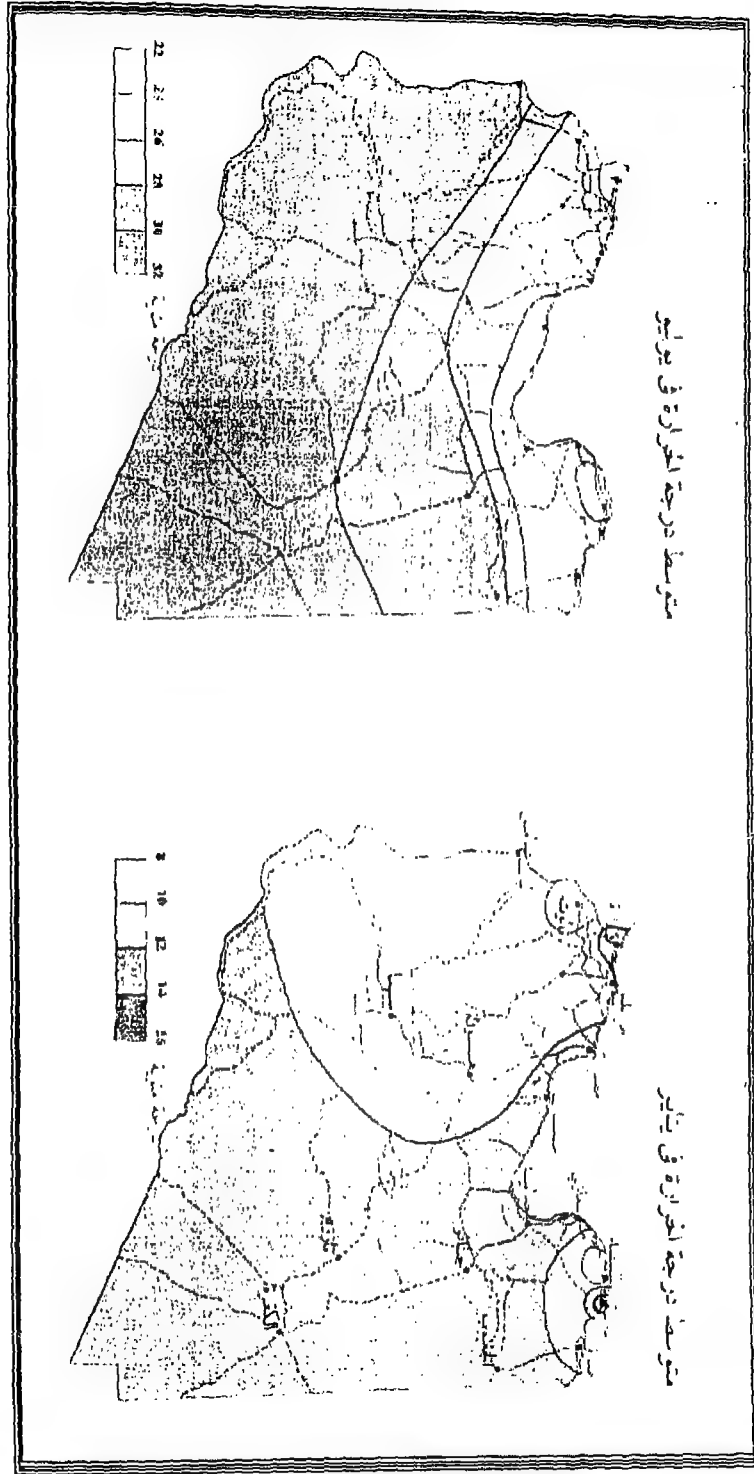
أما الإقليم الصحراوي الواقع إلى الجنوب من إقليم البحر المتوسط فتظهر عليه الصفات المناخية القارية بجلء ، حيث يبلغ المتوسط الشهري لدرجة حرارة شهر يناير في مدينة مزده بإقليم الجفرة حوالي 10 بينما ترتفع إلى 29.3 درجة في شهر يوليو ، كما تبلغ في الجوف بالكفرة حوالي 13.0 درجة في يناير بينما تصل في يوليو إلى حوالي 30.4 درجة ، أما في مدينة سبها بإقليم فزان فتبلغ متوسط حرارة يناير حوالي 12.3 بينما تصل إلى حوالي 31.0 في شهر يوليو .

وتشير المتوسطات الحرارية الشهرية والسنوية في أماكن مختلفة من البلاد (ساحلية ، وجبلية ، وصحرابية) إلى أن الحرارة تنخفض بوجه عام في أغلب أرجاء البلاد في فصل الشتاء ، ويعتبر شهر يناير أكثرها برودة . أما في فصل الصيف فترتفع درجات الحرارة وتصل إلى أقصاها في شهري يوليو وأغسطس ، انظر شكل رقم (2.2) . ويرجع هذا النمط الحراري إلى " الزحزة الفصلية للكتل الهوائية ، ومناطق الضغط ، وبالتالي المؤثرات القارية والبحرية نحو الشمال في الصيف ونحو الجنوب في الشتاء " (2) .

ويتضح من المعاينة السابقة لدرجات الحرارة في ليبيا ، أن مناخ البحر المتوسط أكثر ملائمة لحركة السياحة في أغلب فترات السنة فيما عدا شتاءه القصير . بينما تبدو المناطق الصحراوية ذات حرارة تؤهلها للجذب السياحي في فصل الشتاء . وبناءً على ذلك يمكن أن يحدث التكامل بين الأقاليم المناخية المختلفة لبعضها البعض .

(1) Penrose , E . , Allan , J . A . , and Melachlan , (1970) Agriculture and the Economic Development Of Libya , London : Libyan University - London University , Joint Research Project . P. 20

(2) محمد عياد مقلبي (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والأعلان ، ص 194 .



المصدر :- الأطلس الوطني 1978
شكل (2.2) متوسطات درجات الحرارة في يناير ويولي

ولكن غالباً ما تقاس درجة حرارة الهواء والرطوبة النسبية المصاحبة لها ، لأنها معا أكثر العناصر المناخية تأثيراً على مدى راحة الإنسان وعدمها ، ومدى قدرته على مزاوله النشاطات الترويحية .

2.2.2.2 الرطوبة النسبية :-

الرطوبة النسبية هي نسبة بخار الماء العالق في الهواء " تشبع الجو ببخار الماء"⁽¹⁾. وهذه النسبة تختلف من شهر إلى آخر ومن فصل إلى آخر وكذلك من منطقة إلى أخرى . وهذه الاختلافات راجعة إلى عدة أسباب مثل اختلاف درجات الحرارة والقرب أو البعد من البحر . والارتفاع عن سطح البحر والرياح والغطاء النباتي .

هذه العوامل لها تأثيراتها الواضحة على الرطوبة النسبية في الأراضي الليبية . حيث ترتفع على المناطق الساحلية في أشهر الصيف بسبب تأثيرات البحر ولكنها لا تتجاوز 75% في أغلب المناطق فيما عدى مدينة بنغازي التي سجلت أعلى نسبة في شهر يوليو 81% . أما المناطق الصحراوية تنخفض فيها الرطوبة النسبية بطبيعة الحال بسبب الابتعاد عن البحر وانعدام الغطاء النباتي وشدة الحرارة .

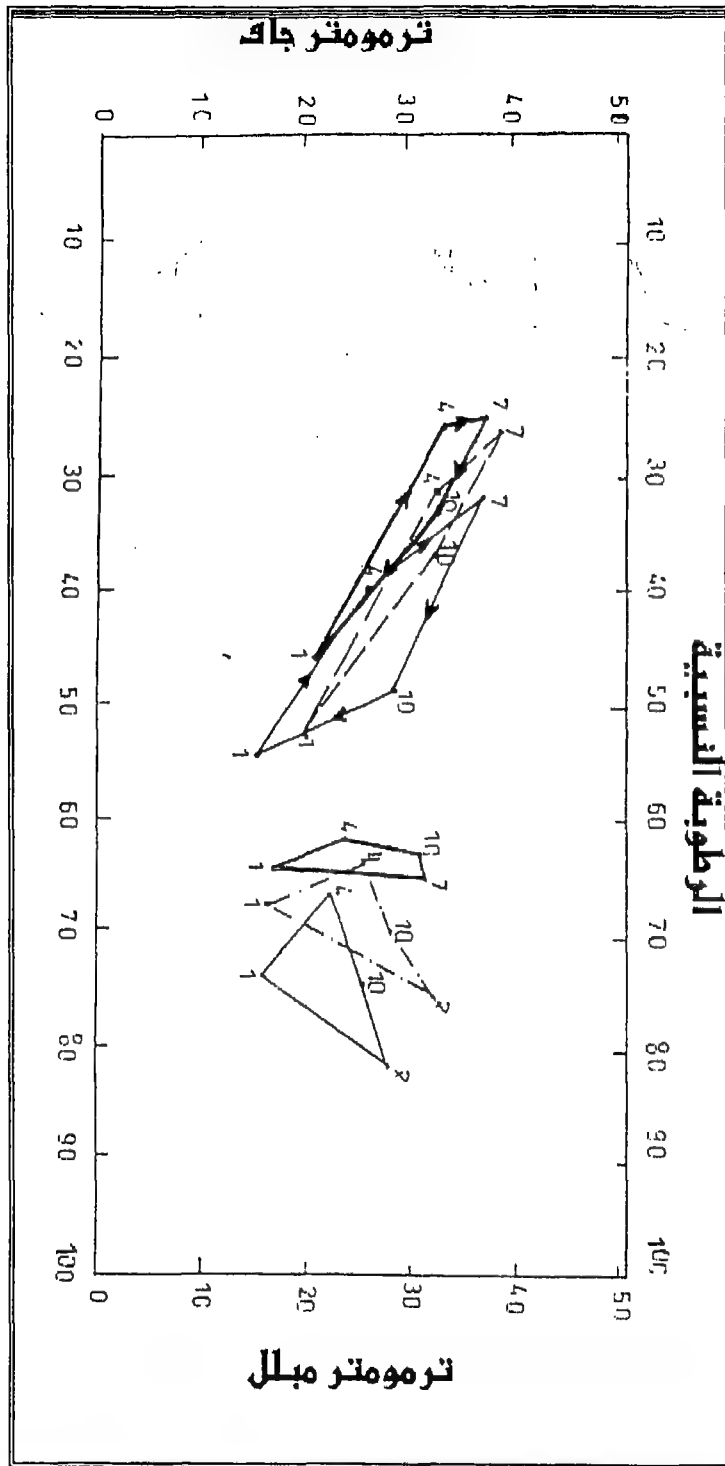
لذلك نرى أن الرطوبة النسبية في مزده تتراوح ما بين 57 % في شهر يناير إلى 31 % في شهر يوليو . أما في سبها فتتراوح ما بين 52% و 27 % في يناير . هذا وترتفع كمية الرطوبة النسبية على المناطق المرتفعة في شمال البلاد فتصل في شحات خلال شهر يناير إلى 79% و 68 % في شهر يوليو . وهذا بالطبع راجع إلى ارتفاع المنطقة وقربها من البحر ووجود غطاء نباتي هذا بالإضافة إلى تعرضها للرياح الغربية الممطرة خلال فصل الشتاء . أنظر شكل رقم (3.2) التي تبين المتوسط السنوي للرطوبة النسبية في ليبيا . ولكي نحدد المناخ المناسب للنشاط السياحي في ليبيا من حيث الحرارة والرطوبة النسبية ، سوف يتم استخدام اللوحة البيانية للمناخ الحيوي Bioclimatic Chart ، والتي تمت الإشارة إليها سلفاً في الفصل السابق . وهذه اللوحة محدد عليها أقاليم حرارية يسمح كل إقليم منها بنشاطات سياحية وترويحية معينة . ويعتمد هذا القياس على استخدام المتوسطات الشهرية لدرجات الحرارة العظمى مع المتوسطات الشهرية للرطوبة النسبية ، في الملحق (1.2) ، وقد اخترنا لهذا الغرض مواقع مختلفة على الأراضي الليبية تمثل الأقاليم المناخية المختلفة (البحر المتوسط ، المرتفعات الشمالية والصحراء) ثم رصدت أربعة أشهر تمثل الفصول الأربعة وهي يناير (1) للشتاء وأبريل (4) للربيع ، ويوليو (7) للصيف ، وأخيراً أكتوبر (11) للخريف ، بعد ذلك تم تمثيل مناخات المدن المختارة على اللوحة البيانية للمناخ الحيوي حيث يمثل الشريط الساحلي ثلاث مدن هي طرابلس وسرت وبنغازي.

ويتضح من التمثيل البياني في شكل رقم (4.2) لهذه المدن الساحلية بأن جزء كبير منها واقع في النطاق المثالي الدافئ المناسب لجميع النشاطات الترويحية والسياحية ، ولجميع الأعمار في أغلب فصول السنة . وعلى الرغم من ارتفاع درجات الحرارة والرطوبة النسبية في فصل الصيف إلا أن هذه المدن واقعة في المنطقة الحرارية التي تسمح بمزاوله

(1) خالد رمضان ، المرجع السابق ، ص 96 .



المصدر :- الأطلس الوطني 1978
شكل (3.2) المتوسط السنوي للرطوبة النسبية



شكل (4.2)
تمثيل بياني للمناخ ثلاث مدن ساحلية وثلاث صحراوية

أغلب النشاطات السياحية المتعلقة بالشواطئ . ويستثنى من ذلك مدينة سرت والتي يقع جزء من مناخها في النطاق القانص الذي لا يسمح بمزاولة أى نشاط سياحي ، وذلك بسبب توغل خليج سرت في داخل الصحراء الكبرى .

كما يشير التمثيل البياني إلى أن شتاء هذه المدن الساحلية قصير ، ولكن انخفاض درجة حرارته لا تسمح بمزاولة بعض النشاطات الترويحية مثل السباحة . أما فيما يختص بالإقليم الصحراوي ، فقد اختيرت ثلاثة مواقع ، هي مدينة مزده وتمثل المنطقة الوسطى ، وسبها وتمثل المنطقة الجنوبية الغربية ، والكفرة وتمثل المنطقة الجنوبية الشرقية . ويلاحظ من التمثيل البياني لهذه المناطق الثلاث والموضحة في الشكل السابق ، بأن جزءاً من مناخها يقع في المنطقة الحرارية المثالية ذات المناخ الدافئ الملائم لكل النشاطات الترويحية ولكل الأعمار . وتمثل هذه الظروف المناخية فصل الشتاء ، أما بقية السنة فيغلب عليها الطابع الحار والجاف ، الذي لا يسمح بمزاولة أية نشاطات ترويحية خارجية ، وتظهر هذه الظروف بجلاء خلال فصل الصيف الطويل .

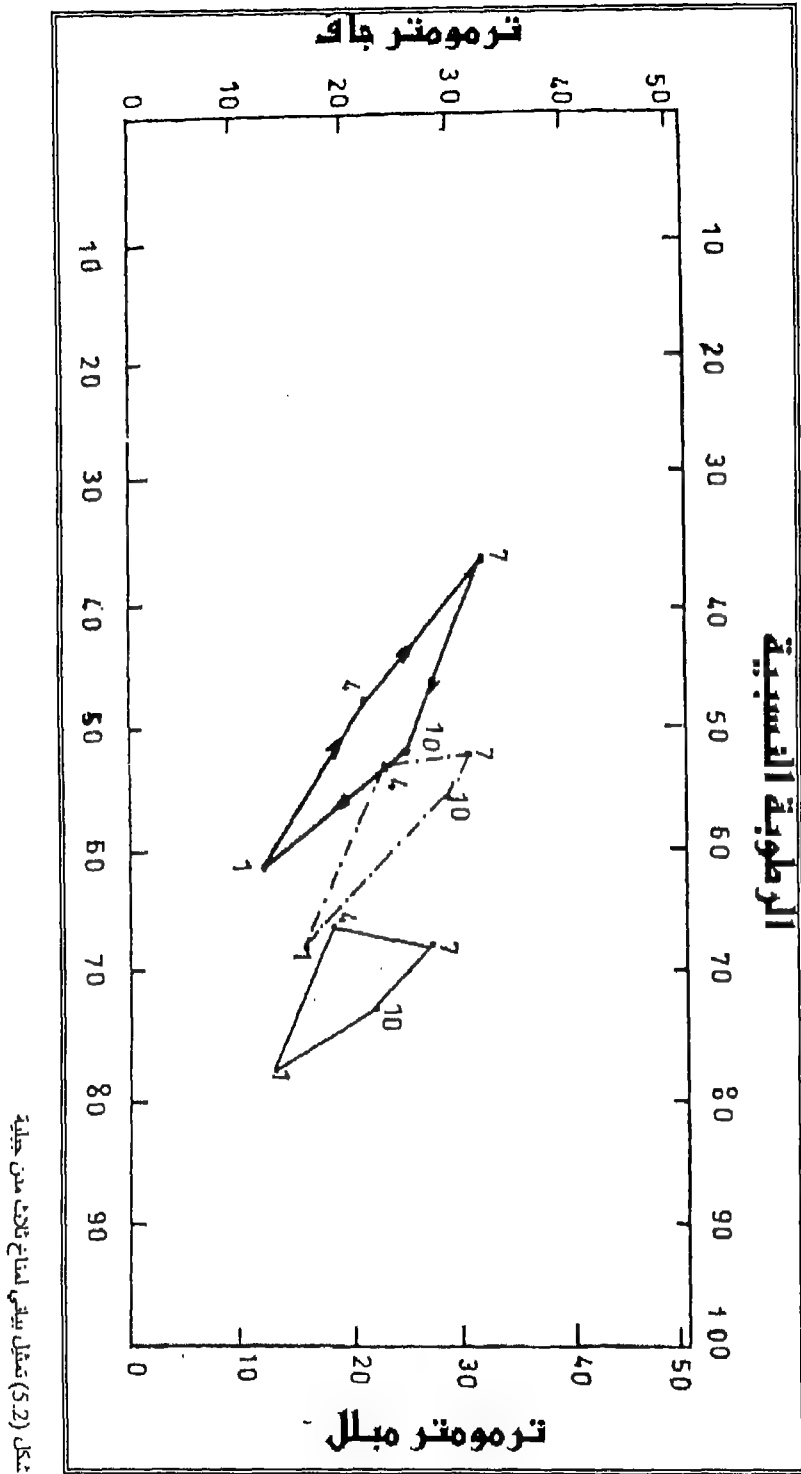
كما تم اختيار ثلاثة مدن تمثل المناطق المرتفعة في الشمال وهي مدينة غريان في الجبل الغربي ومدينتي المرج وشحات في الجبل الأخضر ، ومثلت بيانياً كما هو موضح في شكل رقم (5.2) . ويلاحظ من الرسم البياني بأن شتاءها بارد نسبياً وواقع في المنطقة الحرارية التي لا تسمح ظروفها بمزاولة النشاطات الترويحية المتعلقة بالسياحة وخاصة في الشواطئ القريبة من الجبل الأخضر . أما بقية فصول السنة فتقع هذه المناطق ضمن النطاق الحراري المثالي المناسب لجميع الأنشطة السياحية ولجميع الأعمار .

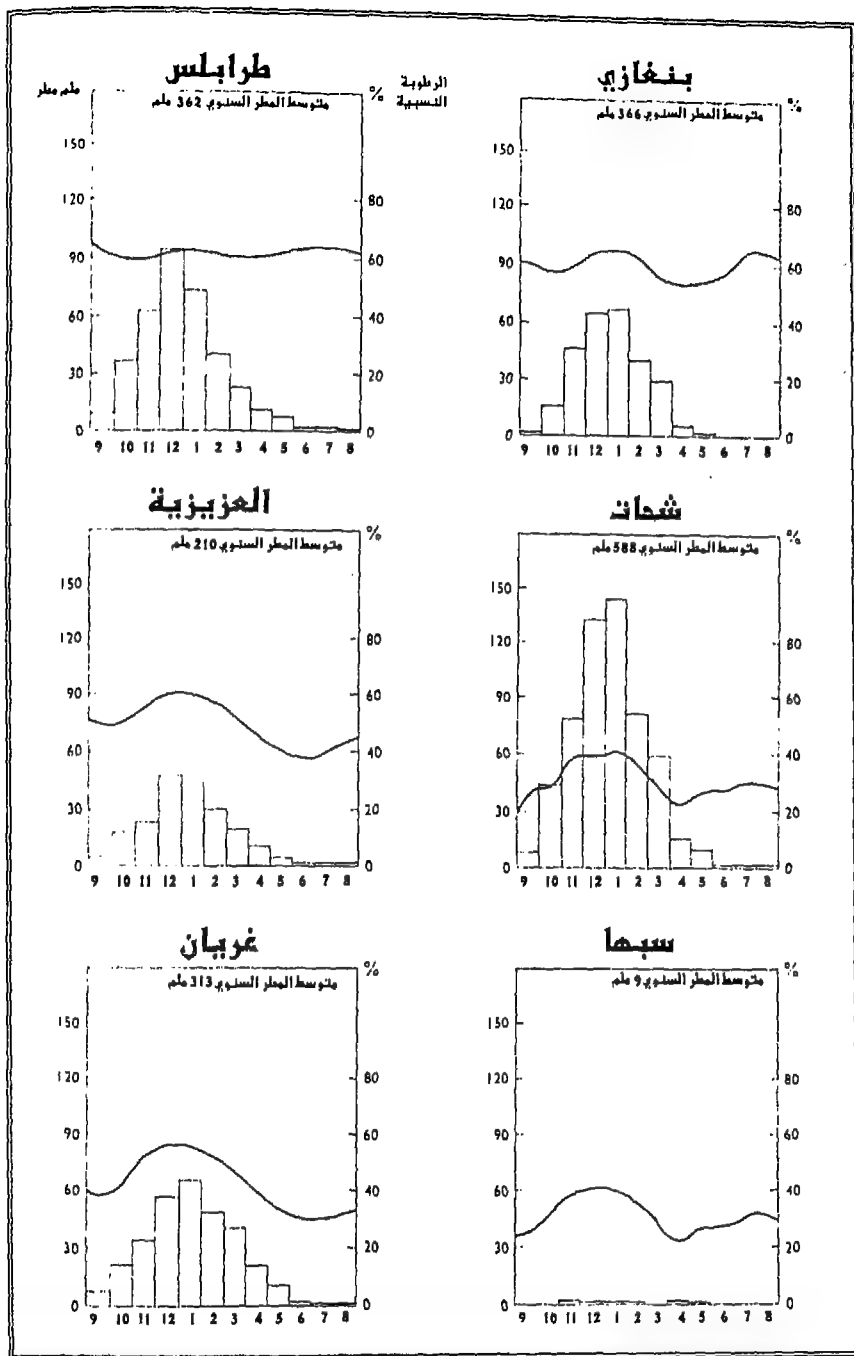
كما يتضح أيضاً من التمثيل البياني بأن مناخ مدينة غريان يميل إلى ارتفاع حرارته وانخفاض في رطوبته النسبية خلال فصل الصيف ، وذلك راجع إلى تأثير الموقع الجغرافي البعيد عن البحر والمتأثر بالظروف المناخية القارية .

3.2.2.2 الأمطار :-

تسقط الأمطار في ليبيا في فصل الشتاء ، وهي من النوع الإعصاري الفجائي ، وتسببها الرياح الشمالية الغربية . وتسقط أكبر كميات من الأمطار على السواحل وتقل كلما ابتعدنا عنها حتى تنعدم في إقليم الصحراء الشاسع . وتتراوح معدلات الأمطار من حوالي 600 ملم في المنطقة الواقعة بين مدينتي شحات والبيضاء في الجبل الأخضر إلى أقل من 300 ملم على مدينتي طرابلس وغريان في الغرب . بينما تصل إلى أقل من 50 ملم في وسط البلاد وتندر في الجنوب (1) . والأمطار في ليبيا لا تسقط بصورة مستمرة وتُعتَمَد تسقط في فترات متقطعة ابتداءً من شهر أكتوبر وحتى شهر أبريل (2) . ويعتبر شهراً ديسمبر ويناير قمتي التساقط السنوي ويظهر ذلك جلياً في شكل رقم (6.2) . كذلك فإن عدد الأيام الممطرة لا تزيد عن 77 يوماً في شحات أكثر المناطق أمطاراً في البلاد ، بينما تتراوح في المناطق الأخرى ما بين 53 يوماً في طرابلس و 19 يوماً في بئر الغنم انظر ملحق (2.2) . هذه الظروف المناخية تعتبر ميزة للجذب السياحي ويمكن استغلالها عند الترويج السياحي .

(1) أبو القاسم محمد العزابي (1981) ، الطرق والنقل البري والتغير الاجتماعي والاقتصادي في الجماهيرية العربية الليبية ، طرابلس : المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع والإعلان والمطابع ، ص 43 .
(2) محمد المبروك المهدي ، ص 20 .





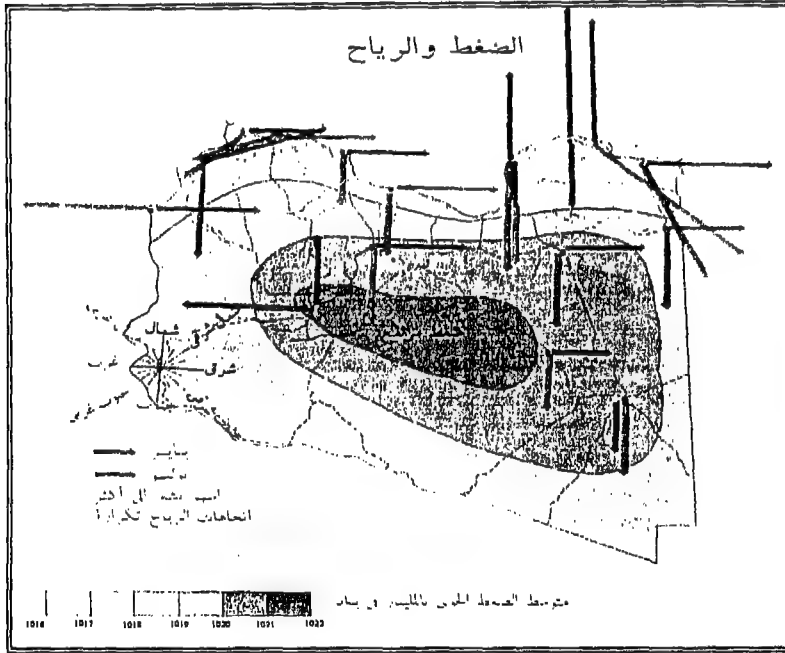
المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية
شكل (6.2) المتوسطات الشهرية للأمطار لبعض المناطق المختارة من ليبيا

4.2.2.2 الرياح :-

تقع ليبيا عرضة للرياح الشمالية ، والشمالية الشرقية الجافة القادمة من الضغط المرتفع المركز على اليابس الأوراس في أغلب فترات السنة ، باستثناء أشهر الشتاء عندما تكون البلاد عرضة لهبوب الرياح الشمالية الغربية الممطرة في أغلب الأحيان والقادمة من منطقة الضغط المرتفع المحيطة بالبحر المتوسط ⁽¹⁾ .

كما تهب على البلاد رياح من الجهات الأخرى ولكنها في فترات متقطعة انظر شكل رقم (7.2) ، أما الرياح الأكثر شدة تحدث في فصل الشتاء والخريف ، وخاصة حول شحات ودرنة حيث تتجاوز سرعتها 14 كم في بعض الأحيان .

أما بقية السنة فتسود البلاد الرياح ذات الحرارة المعتدلة والسرعة الهادئة التي لا تتجاوز 14 كم في الساعة في أشد أحوالها ⁽²⁾ . هذه الظروف المناخية للرياح تمثل وضعاً إيجابياً لحركة السياحة ولمزاولة النشاطات الترويحية المختلفة ، لكن يستثنى من هذه الظروف الإيجابية بعض التأثيرات السلبية التي قد يحدثها نشاط الرياح المحلية المعروفة باسم " رياح القبلي " ذات الطبيعة الحارة والجافة والمحملة بالأتربة ، على حركة النشاط السياحي .



المصدر : الاطلس الوطني 1978

شكل (7.2) اتجاهات الرياح السائدة في ليبيا

(1) أبو القاسم محمد العزابي ، المرجع السابق ، ص 50 .

(2) خالد رمضان ، المرجع السابق ، ص 102 - 103 .

فبجانب ما تحدثه هذه الرياح من مضايقات وقلق للإنسان ، فإنها أيضا تسبب في تعطيل حركة النقل البري والجوي لانعدام الرؤية وتحرك الرمال على الطرق ⁽¹⁾ ، لكن هذه الرياح غير دائمة وتحدث في فترات متقطعة من السنة ، ولمدد زمنية قصيرة لا تتجاوز الأسبوع ، ولذلك فإن تأثيراتها السلبية على حركة النشاط السياحي تعتبر محدودة ويمكن التحكم فيها .

3.2.2 أشكال سطح الأرض :-

سوف نستعرض هنا بعض المظاهر الطبيعية التي تمثل إمكانية للجذب السياحي .

1.3.2.2 الشواطئ :

تعتبر الشواطئ البحرية ذات أهمية خاصة في جذب السياحة الداخلية والخارجية على حد سواء . وتزداد هذه الأهمية لاسيما إذا كثرت بها الخلجان المحبة والشواطئ الرملية ، وسادها مناخ ملائم وقلت بها الملوثات .

وتتألف الشواطئ من حيث أهميتها السياحية من ثلاثة أجزاء رئيسية هي :-
الناطق البحري Marin Zone ، وناطق الشاطئ Beach Zone ، وأخيرا الظهير Hinter Land .

ويشمل النطاق المائي Marin Zone الجزء الذي تغمره المياه من الجرف القاري ، والذي لا يزيد عمقه عن 200 متر ويمتد حتى التقاء اليابس بالماء . ويعتبر هذا النطاق في غاية الأهمية من وجهة النظر السياحية حيث تجرى به كافة النشاطات الترويحية المائية كالغطس والتجديف ورياضة القوارب الشراعية ورياضة التزلج على الماء ، والصيد إلى غير ذلك من نشاطات ترويحية ⁽²⁾ .

و تتميز الشواطئ اللبية برصيف قاري ليس عميقاً في أجزاء كثيرة منه ، حيث يلاحظ بأن خط عمق 100 متر يبتعد إلى حوالي 20 كم في خليج البمبا ، وخليج سرت ، وأغلب السواحل الغربية ، في حين نراه يقترب من الشاطئ في بعض الأماكن ، كما هو الحال في السواحل المطلّة على حافة الجبل الأخضر حيث يبلغ حوالي 8 كم . أما في خليج طبرق ورأس التين فإن هذا العمق يقترب إلى حوالي 5 كم ⁽³⁾ ، ويوجد في هذا النطاق المائي مجموعة من الجزر الصغيرة ، مثل جزيرة فروه بالقرب من أبي كماش في شمال غرب البلاد . ومجموعة الجزر الواقعة في شمال خليج البمبا في شمال شرق البلاد ، وهذه الجزر هي : أم الترابي ، ومصراته ، والوطيه ، والبرذعه ، والعنبه . ولا تتجاوز حجم بعضها الكيلومتر الواحد ، وهي خالية من أي نشاط بشري في الوقت الحالي فيما عدا كونها ملجأ لبعض سفن الصيد عندما تشتد الرياح ⁽⁴⁾ .

(1) خالد رمضان ، المرجع السابق ، ص 156 .

(2) Micozkowszki , Z . , Op . Cit . , p . 243 .

(3) محمد المبروك المهدي ، المرجع السابق ، ص 29 .

(4) نفس المرجع ، ص 22 .

ويمكن أن تستخدم هذه الجزر في المستقبل في استقطاب أعداد كبيرة من السائحين عندما تطور هذه الصناعة مستقبلاً . أما الجزء الثاني من الشاطئ والذي يعرف باسم الشاطئ Beach Zone فهو يبدأ من آخر نقطة لمياه البحر ويمتد في اليابس بمسافة تتراوح فيما بين 200 - 500 متر . ويشمل هذا النطاق التكوينات التي تراكت بفعل الأمواج كالحصى والرمال ، وهذا الجزء هو الذي يمضي فيه السائحون أغلب أوقات فراغهم ، ومن هنا تأتي أهميته القصوى لحركة النشاط السياحي ، ويشترط في هذه الشواطئ بأن لا يقل طولها عن الكيلومتر الواحد (1) .

ويلاحظ على نطاق الشاطئ الليبي بأنه يتكون من إرسابات رملية وحصوية في أغلب أجزائه (صور 1.2, 2.2, 3.2) فيما عدا الأماكن التي تقترب فيها حواف الهضاب من هذه الشواطئ ولذلك تصبح صخرية (صور 4.2, 5.2) ، كما يلاحظ على خط الساحل الليبي استقامته في أغلب الأحيان فيما عدا بعض الأماكن التي يدخل فيها البحر على شكل خلجان صغيرة في مصبات الأودية الجافة ، أو عندما تدخل بعض الالسنه الصخرية أو الرؤوس في داخل البحر كما هو الحال في رأس التين ورأس الهلال ، ورأس عامر ، ورأس لا نوف ، ورأس المسن ، ورأس اجدير في أقصى غرب البلاد (2) .

وإذا تتبعنا الشواطئ الليبية من الغرب إلى الشرق ؛ فإننا نلاحظ بأن الشواطئ الممتدة من الحدود التونسية وحتى مدينة الخمس الواقعة إلى الشرق من مدينة طرابلس ، تتميز بالاستقامة في أغلب أجزائها وتقل بها الخلجان وتكثر بها الكثبان الرملية وبصفة خاصة في المنطقة الواقعة إلى الغرب من مدينة طرابلس ، أما الشواطئ الواقعة إلى الشرق من طرابلس فتبدو ضيقة نتيجة لاقتراب حافة مرتفعات الجبل الغربي من البحر (3) ، انظر شكل رقم (8.2) ، ومن أهم شواطئ هذه المنطقة الأكثر صلاحية للنشاط السياحي ؛ شاطئ جزيرة فروه ، وشواطئ زواره ، وشاطئ جنزور ، وشاطئ صرمان ، وشواطئ تاجوراء ، وشاطئ جزيرة الحمام (4) ، أما الشواطئ الممتدة فيما بين الخمس ومصراته ، فإنها تنصف بالضيق في الشمال الغربي لاقتراب حافة الجبل الغربي من البحر ، و أما أهم شواطئها فهي : شاطئ زليتن ، وشاطئ مصراته .

وتأخذ الشواطئ في الاتساع مرة أخرى إلى الشرق من مدينة مصراته في المناطق المحيطة بخليج سرت والممتدة حتى مدينة بنغازي كما هو موضح في الشكل (9.2-11.2) . وتوجد بجنوب خليج سرت مجموعة من الشواطئ الملائمة للسياحة ، ولكن المنطقة غير أهلة بالسكان . كما تظهر مجموعة من الشواطئ الجيدة ابتداءً من جنوب بنغازي بحوالي 60 كم وحتى مدينة طلمبة شمال شرق بنغازي وأهم هذه الشواطئ هي : شاطئ قميس ، و قار يونس ، وجليانه ، وتوكره وطمبيئة (5) انظر شكل رقم (12.2) ، ولكن هذه الشواطئ تضيق مرة أخرى ابتداءً من مدينة توكره وحتى مدينة درنه ، نتيجة لاقتراب حافة الجبل الأخضر من البحر وأهم هذه الشواطئ هي : شاطئ الحمامه ، وسوسة ، ورأس الهلال ، ودرنه ، انظر الشكل رقم (13.2) .

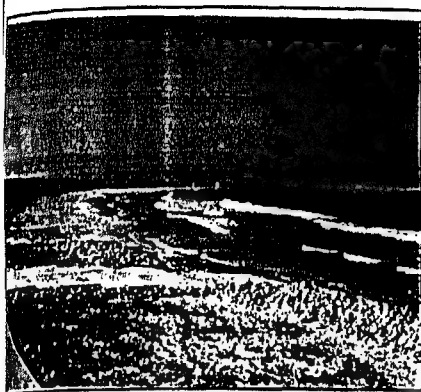
(1) Mieozkowzki, Z., Op. Cit., pp. 243 - 244.

(2) فتحي أحمد الهرام (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والأعلان سرت ، ص 99 - 101

(3) نفس المرجع ، ص 102 .

(4) المكتب الاستشاري الوطني (1981) مخطط التنمية السياحية الجزء الأول ، قسم الامكانيات السياحية ، أمانة الاقتصاد مصلحة السياحة والمعارض طرابلس ، ص 156 - 158

(5) نفس المرجع ، ص 161 .



صورة (2.2) شواطئ رملية حصوية (خليج طبرق)



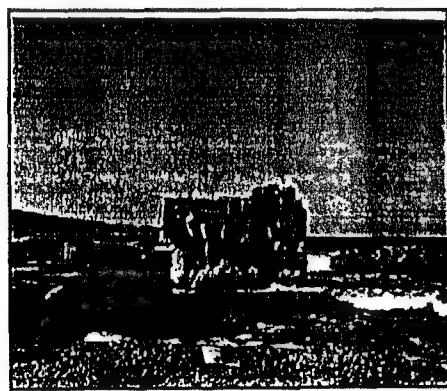
صورة (1.2) شواطئ رملية (وادي العودة - طبرق)



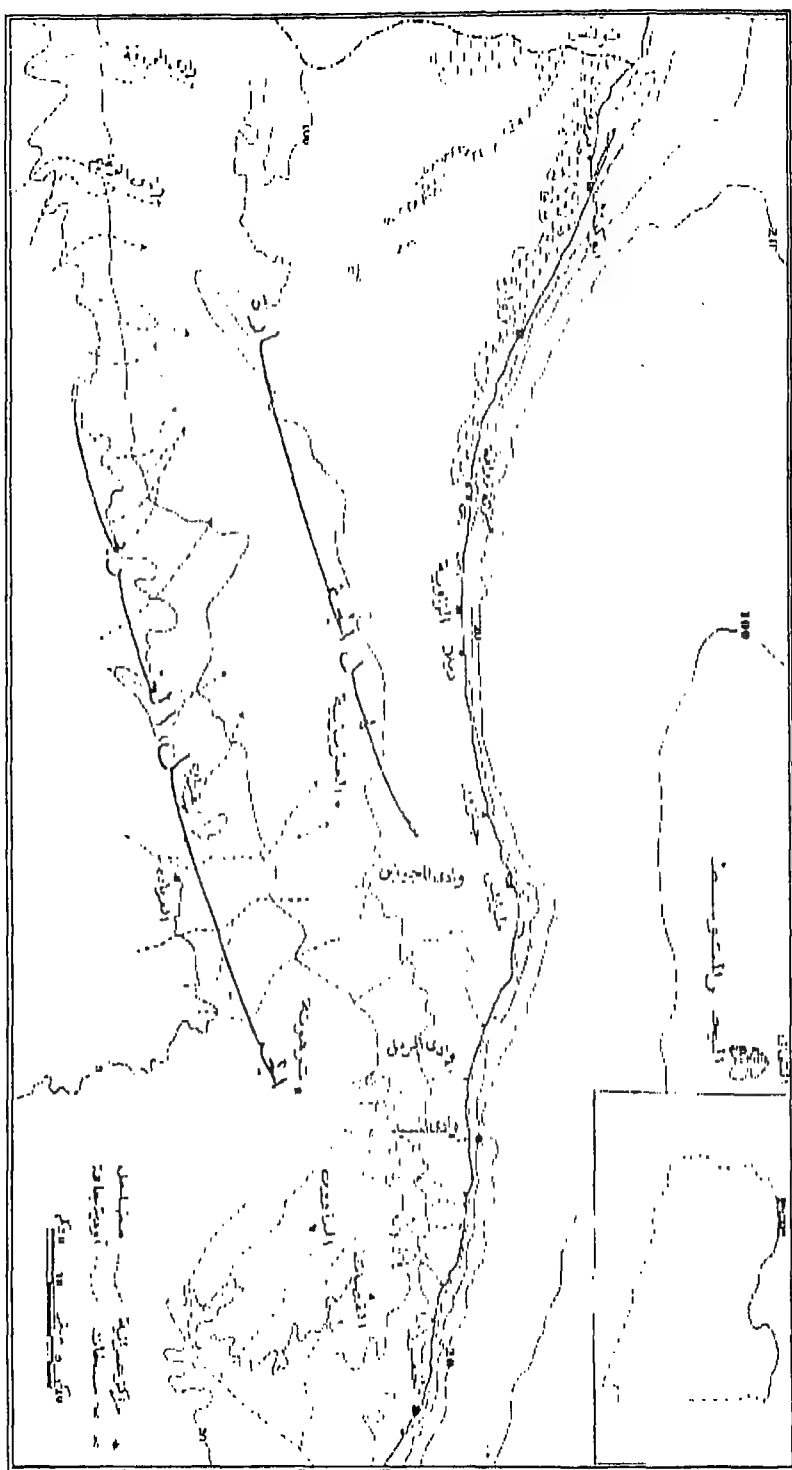
صورة (3.2) شواطئ رملية (مصيف سوسة)



صورة (5.2) جروف بحرية (شرق رأس الهلال)

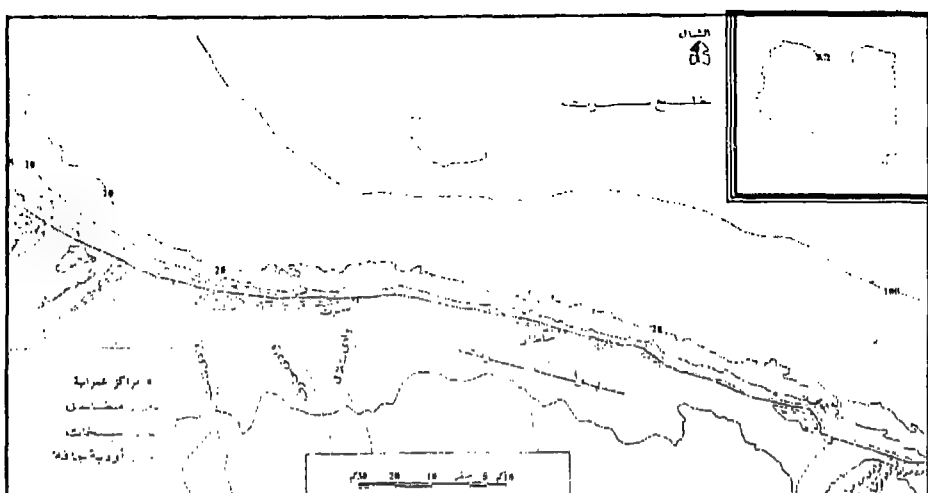


صورة (4.2) شواطئ صخرية (سوسة الأثرية)

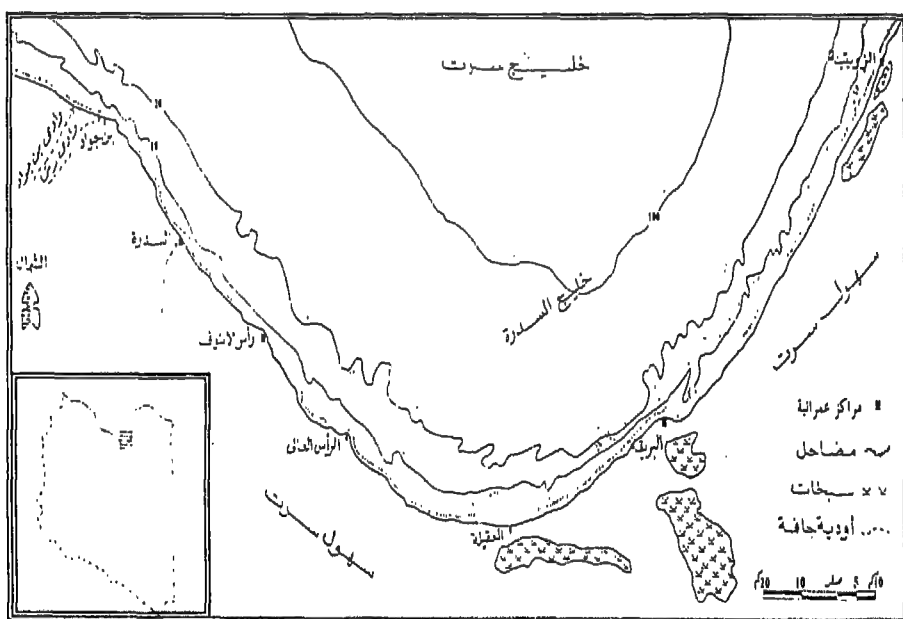


المصدر :- British Admiralty, chart 3353, taunton 92

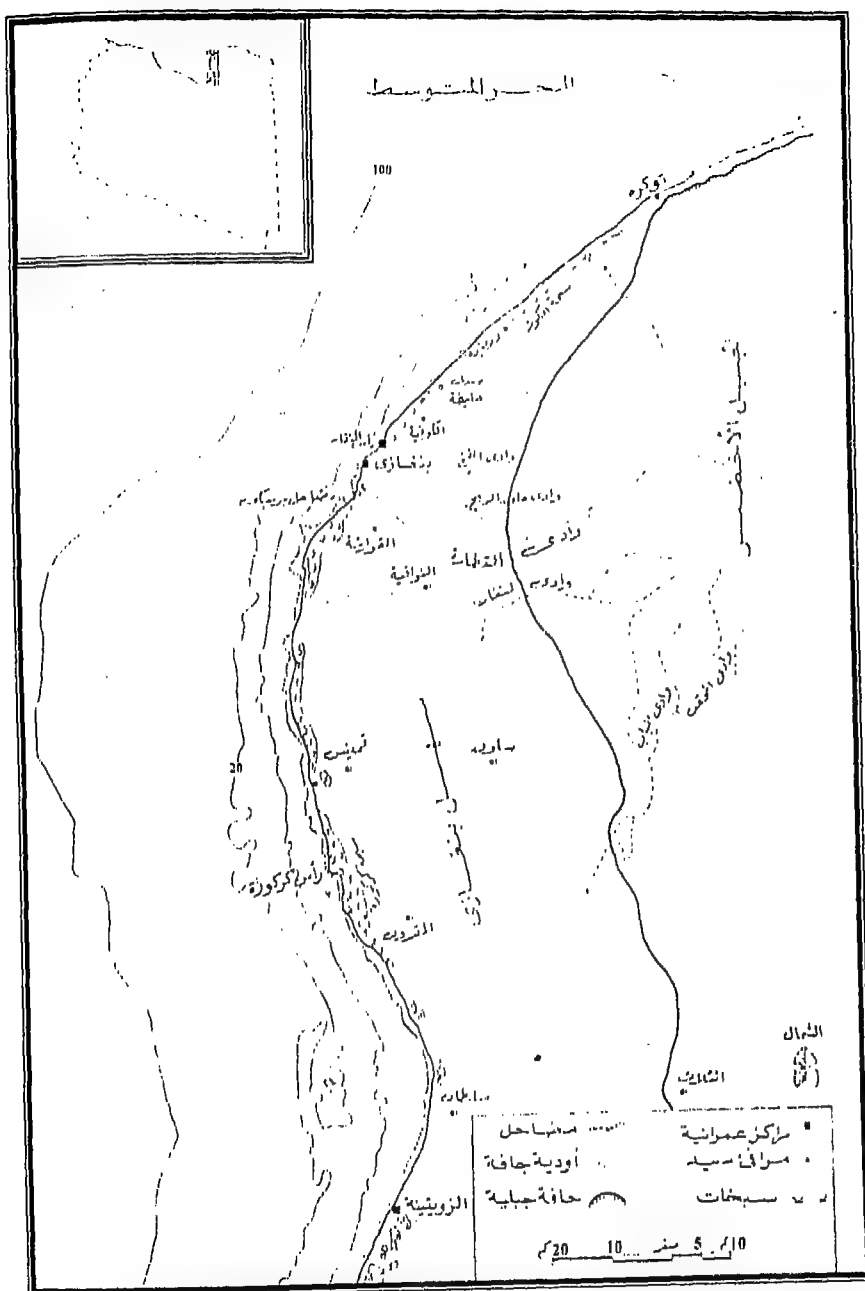
شكل (8.2) السيل الساحلي قبيلتين رأس جدير والشمس



المصدر British Admiralty Chart, 3353 Taunton, 1991
شكل (10.2) السهل الساحلي فيما بين بويرات الحسون وبين جواد



المصدر British Admiralty Chart, 3353 Taunton, 1992
شكل (11.2) السهل الساحلي فيما بين بن جواد ومينا زويتينة



المصدر: British Admiralty Chart, 3353 Taunton, 1991
شكل (12.2) السهل الساحلي فيما بين زويقة وتوكرة

ثم تظهر مرة أخرى الشواطئ الجيدة بعد منطقة البمبا والتي يغلب عليها الطابع المتعرج لوجود بعض الخلجان ، مثل خليج البمبا ، وخليج عين الغزالة ، وخليج طبرق ، وخليج البردى . كما تظهر في هذه المنطقة الشواطئ الرملية ناصعة البياض مثل شواطئ : القرصبة ، والسهل والعودة ، وطبرق ورأس بياض والعقيلة الشرقية ، مرسى لك ، وأخيراً شاطئ البردى قرب الحدود الليبية المصرية ، انظر الشكل رقم (14.2) .

أما الجزء الثالث و الأخير المكون للشواطئ فهو الظهير Hinter Land وهذا الجزء هو المحاذي للشواطئ وهو الذي يعيش فيه السكان المحليون ، وتتوفر به الخدمات اللازمة للسياحة مثل مرافق الايواء والنقل والمواصلات ، كما توجد به مراكز العمران ، وفي ليبيا يتكون هذا الجزء من سهول أو هضاب أو صحراء .

وتشير إحصائيات عام 1994 ، إلى أن حوالي 90% من سكان ليبيا يعيشون في هذا الظهير ⁽¹⁾ ، كما أن أكثر من 50% من سكان ليبيا يتركزون في القطبين الرئيسيين طرابلس وبنغازي ⁽²⁾ ، ويوجد بهاتين المدينتين أكبر مطارين دوليين في البلاد وأكبر ميناءين تجاريين كذلك . كما يمتد الطريق الساحلي من شرق البلاد إلى غربها محاذياً للشواطئ

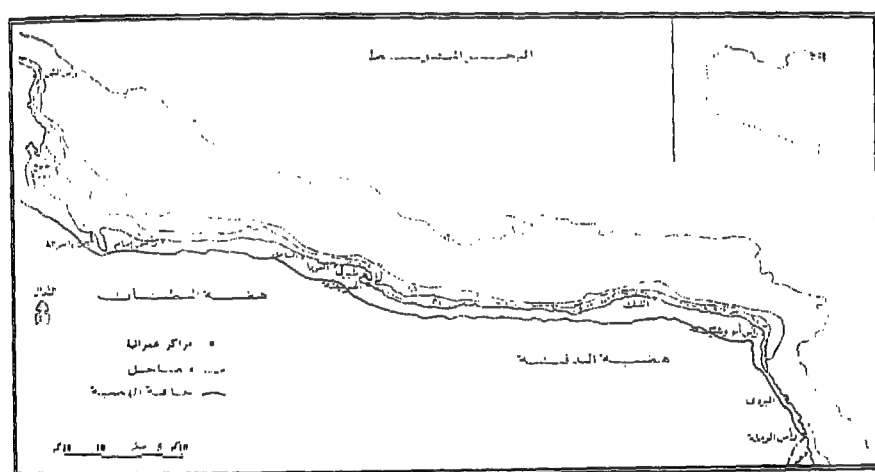
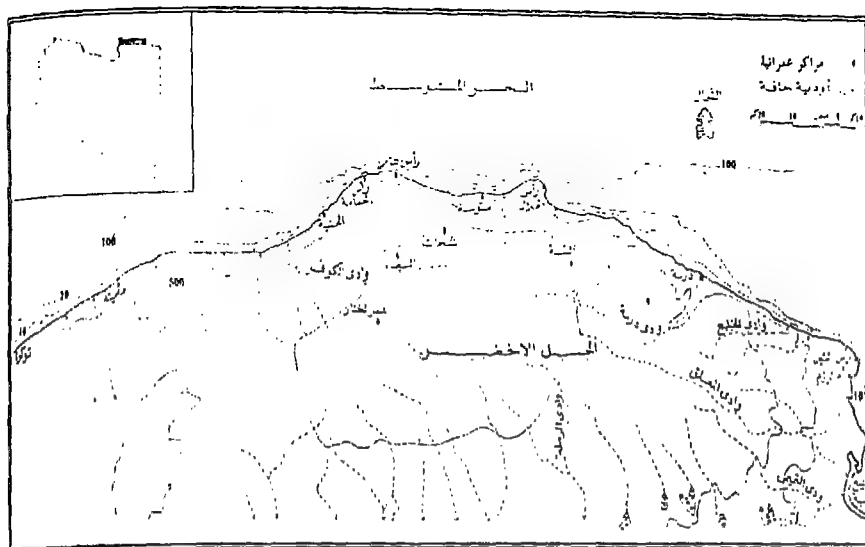
وهكذا نرى بأن الشواطئ الليبية بأبعادها الثلاثة السابقة الذكر تمثل مورداً سياحياً هاماً لا يقل أهمية بعض السواحل العالمية . فهي ذات مناخ معتدل أغلب فصول وتقل بها الرياح العاصفة ، وتمتاز أيضاً بشواطئها الرملية الطويلة وبتباين خلفياتها الطبيعية من مراكز حضرية هامة تتوفر بها بعض الخدمات السياحية وتمثل هذه المدن أيضاً سوقاً سياحية كبيره في المستقبل .

وتجدر الإشارة هنا إلى وجود بعض المشكلات البيئية الناجمة عن التلوث النفطي قرب الموانئ النفطية بالإضافة إلى تلوث الناجم عن تخلص المراكز العمرانية من مياه الصرف في البحر وكذلك تخلص بعض المصانع من نفاياتها في البحر . وهذه الملوثات قد تسبب أضراراً بيئية إذا لم تتخذ الإجراءات والقوانين للحد منها .

2.3.2.2 الجبل الأخضر :-

يعتبر الجبل الأخضر غني بالمقومات السياحية الطبيعية وذلك بسبب قربه من السواحل وطبيعته المناخية والنباتية المميزة . هذه المزاي قد تستغل سياحياً ولكن بحكمة شديدة تحمي مقدراته من التلف وتعمل على صيانتها حاضراً ومستقبلاً . يقع الجبل الأخضر في الجزء الشمالي الشرقي من البلاد ويمتد فيما بين خليج البمبا شرقاً إلى خليج سرت غرباً بمسافة تبلغ حوالي 300 كم ⁽³⁾ . ويتكون الجبل الأخضر من ثلاث درجات متميزة ⁽⁴⁾ ، يبلغ ارتفاع الدرجة الأولى ما بين 250-300 متراً فوق سطح البحر

- (1) الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1995) ، النتائج النهائية للتعداد العام لسكان طرابلس الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق .
- (2) سعد خليل القزيري (1997) تنمية السياحة البحرية وتخطيطها ، بحث مقدم في ندوة السياحة في ليبيا الامكانيات والمعوقات بنغازي ، ص 8 .
- (3) محمد المبروك المهدي ، المرجع السابق ، ص 36 .
- (4) جوده حسنين جوده (1973) أبحاث في جيمورفولوجية الأراضي الليبية ، منشورات الجامعة الليبية كلية الآداب ، بنغازي ، ص 43 .



وتتضمن هذه المنطقة أكبر وأغنى الأراضي الزراعية في ليبيا في سهل المرج والأببار أما الدرجة الثانية فتسبغ ارتفاعها ما بين 450-600 متراً وتقع عليها بعض المدن الهامة كالبيضاء وشحات والقبه - أما الدرجة الثالثة فتشمل أعلى أجزاء الجبل الأخضر وهي منطقة صغيرة يبلغ ارتفاعها حوالي 880 متراً⁽¹⁾.

وتتخلل هذه الهضبة مجموعة من الأودية شديدة العمق في جميع الاتجاهات . ومن أهم هذه الوديان التي تنحدر نحو الشمال ، وادي درنه (صورة 6.2)، وادي الكوف (7.2) ، و وادي الدبوسية (8.2) ، و وادي الأنجيل ، و وادي أبو ضحاك . أما الوديان التي تنحدر شرقاً فمن أهمها ، وادي المعلق و وادي التميمي ، والوديان التي تنحدر جنوباً مثل وادي سمالوس و وادي تماثلو و وادي الرمل .

وأهم الأودية المتجهة غرباً تجاه سهل بنغازي فأهمها وادي القطار و وادي السلايب⁽²⁾، انظر الشكل السابق رقم (13.2). ويعتبر الجبل الأخضر أغنى مناطق ليبيا بنباتاته الطبيعية ، حيث تنمو حياة نباتية كثيفة نسبياً مكونة من غابات وشجيرات دائمة الخضرة وخاصة على سفوحه الشمالية المواجهة للرياح الممطرة (صورة 9.2) و(صورة 10.2)، بينما تقل كثافة هذه النباتات الطبيعية بالاتجاه جنوباً حتى تظهر النباتات الصحراوية ، ومن أهم أشجار الغابات في الجبل الأخضر أشجار العرعر *Juniperus Phoenicca* الموجودة في المنطقة الممتدة فيما بين جردس ومراوه ومناطق متفرقة أخرى ، والبطوم *Pistacia Atlantica* ، والذي ينمو في أغلب أنحاء الجبل ، والصنوبر *Pinus* الذي يوجد في الشمال الشرقي على سفوح وحافات الوديان ، والشماري *Arbutu Pavarrii* الذي يتركز في منطقة وادي الكوف ولملوده وكذلك أشجار الأرز التي تمتد بين لملوده والبيضاء. أما الزيتون البري فهو يغطي أجزاء كثيرة من الحافات والوديان وخاصة فيما بين منطقتي الغرب وبطة ، هذا بالإضافة إلى النباتات والأعشاب الأخرى⁽³⁾.

كما تنتشر في الجبل الأخضر مجموعة من الظواهر الكارستية ذات الجاذبية الخاصة للسائحين بسبب تكويناتها الجيولوجية المميزة ، ويرجع جوده حسنين جوده (1973) ، أسباب تكوين هذه الظواهر إلى طبيعة الصخور الأيوسينية والميوسينية اللينة المكونة للجبل الأخضر وكذلك الكسور الإقليمية التي حدثت بتأثير رفع الجبل الأخضر ، فكان " يكفي أن تتفتح أصغر الكسور لكي تختفي المياه خلالها بسرعة محللة ومذيبه للجير ومن ثم توسيع الشقوق والفتحات والشقوق وتشكيلها في قنوات وكهوف " ⁽⁴⁾ . وقد تم حصر حوالي 62 نقطة كارستية في المنطقة الوسطى من الجبل الأخضر ومن أهمها كهف زاوية القصور وكهف عين الحفرة⁽⁵⁾ . وتحتاج هذه الكهوف إلى مزيد من الرصد والتحديد لأماكنها ومعرفة مدى إمكانية تطويرها للحد السياحي .

ونظراً لأهمية الجبل الأخضر الإقتصادية وخصوصيته المناخية والنباتية والحيوانية، وتباين أشكال سطحه فقد سعت الدولة في عام 1978 إلى الشروع في إنشاء أكبر منتزه وطني بوادي الكوف، تقدر مساحتها بحوالي 100.000 هكتار، منها 50.000 هكتار من الأراضي الجبلية والساحلية.

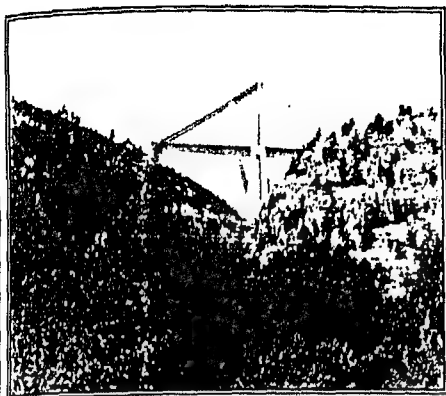
(1) أبو القاسم محمد العزابي ، المرجع السابق ، ص 34 .

(2) خالد رمضان ، المرجع السابق ، ص 26 - 27 .

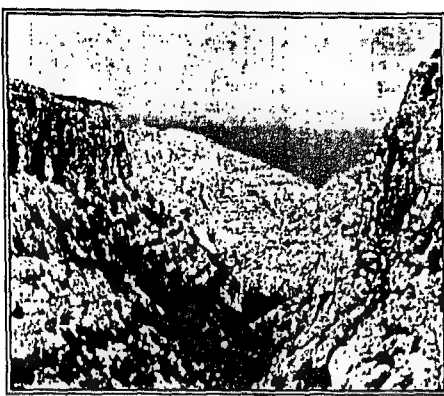
(3) نفس المرجع ، ص 109 .

(4) جوده حسنين جوده ، المرجع السابق ، ص 79 .

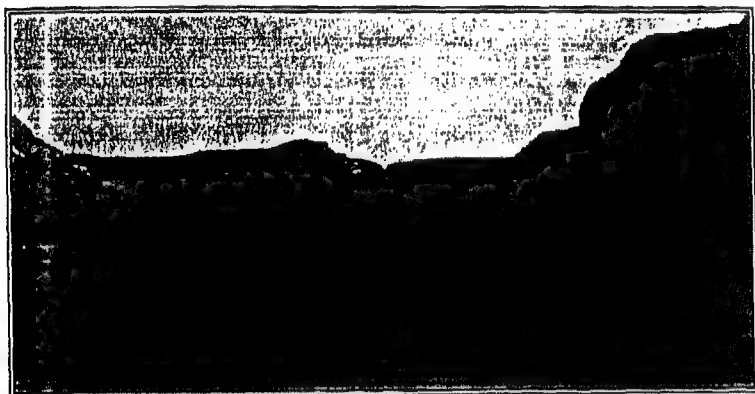
(5) سالم محمد الزوام (1995) الجبل الأخضر دراسة في الجغرافيا الطبيعية، منشورات جامعة قارونس ، كلية الآداب ، بنغازي ، ص 35 .



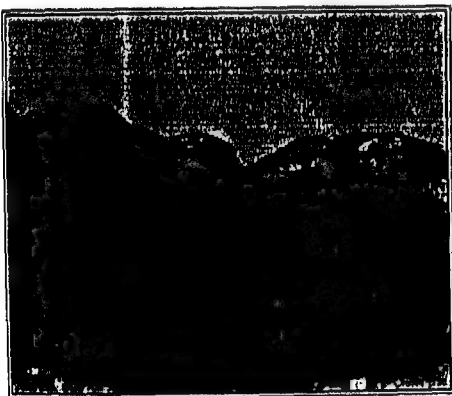
صورة (7.2) وادي الكوف



صورة (6.2) وادي درنة



صورة (8.2) وادي الدبوسية



صورة (10.2) الغطاء النباتي على مرتفعات الحافة الشمالية



صورة (9.2) الغطاء النباتي قرب رأس الهلال

طبيعة الجبل الاخضر

ويهدف هذا المشروع إلى حماية الموارد الطبيعية وتأمين استمرار المتجدد منها ، واستغلاله استغلالاً واعياً وتطوير المنطقة لخدمة الأغراض السياحية بالإضافة إلى تقديم القاعدة العلمية للبحوث التطبيقية للجامعات والمعاهد ومؤسسات البحث العلمي⁽¹⁾ . إلا أن هذا المشروع قد تقلص إلى حوالي 16 ألف هكتار ويعانى من مشكلات عديدة .

3.3.2.2 أشكال سطح الصحراء :

تمثل الصحراء إقليماً آخر ذا خصوصية طبيعية مميزة للنشاط السياحي ، لما تنفرد به من بيئة جافة وأشكال مورفولوجية متباينة كما هو موضح في صور (11.2، 12.2، 13.2، 14.2) ومناخ دافئ شتاءً ، هذه الموصفات تعتبر عوامل جذب سياحية وخاصة في مجال السياحة الدولية .

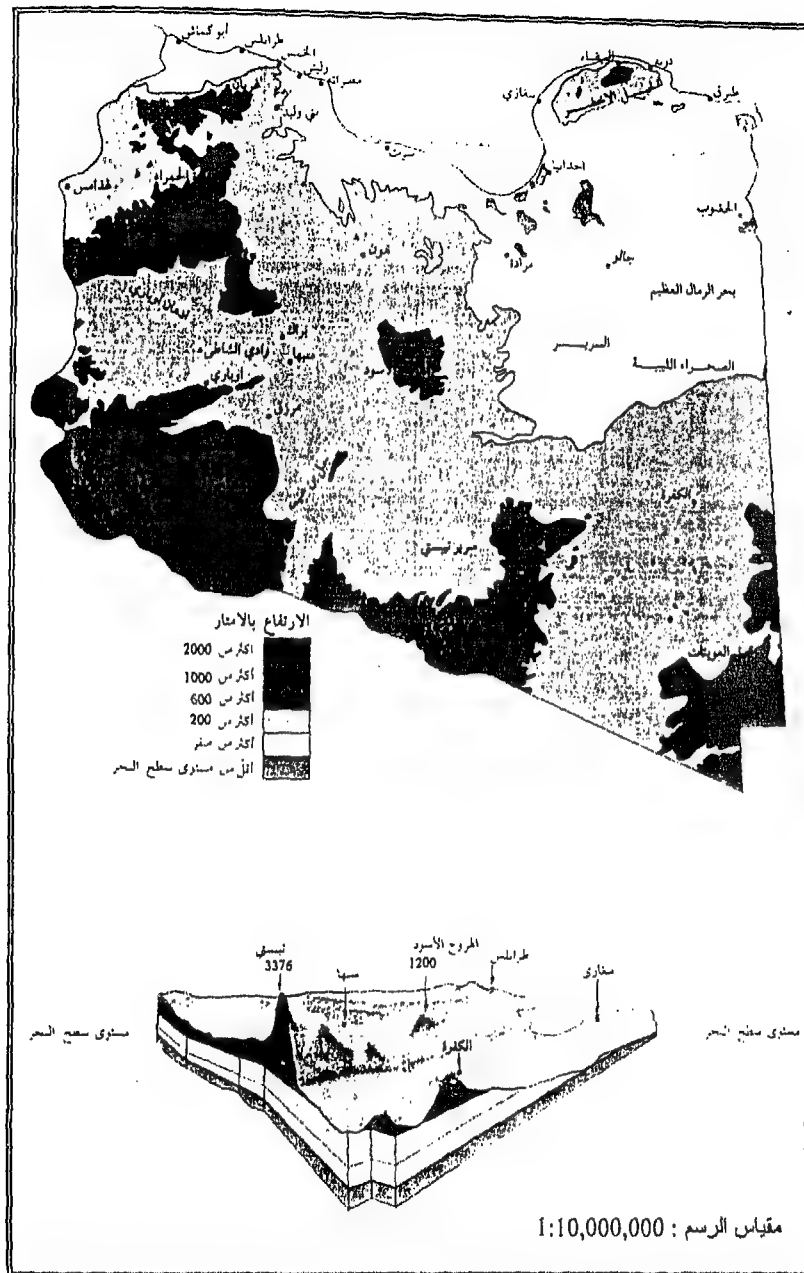
تمتد الصحراء الليبية إلى الجنوب من المرتفعات الشمالية وجنوب خليج سرت حتى الحدود الليبية الجنوبية مع تشاد والنيجر وجزء من الأراضي الليبية⁽²⁾ . وعلى الرغم من شدة تجانسها مناخياً إلا أنها تتباين في أشكال سطحها ، فهناك الجبال البركانية والمنخفضات المغلقة والأحواض والسهول التحاتية ، والعروق الرملية والسرير والحمادة . انظر الشكل رقم (15.2) ويمكن تقسيم الصحراء الليبية إلى الوحدات التضاريسية التالية :

1- المنخفضات : وهي مجموعة من الأحواض المنخفضة والمختلفة الأحجام ، وتوجد بها مجموعة من الواحات المأهولة بالسكان نظراً لتوافر المياه ، كما توجد أيضاً بهذه المنخفضات بعض البحيرات الضحلة والسبخات .

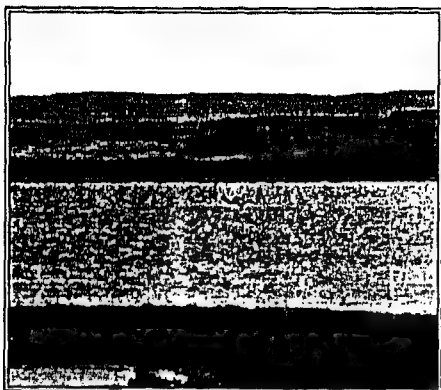
وتنقسم هذه المنخفضات إلى قسمين ؛ المنخفضات الشمالية والمنخفضات الجنوبية ، حيث تمتد المنخفضات الشمالية من الشرق إلى الغرب بين دائرتي عرض 29° - 30° شمالاً تقريباً . وتشغل عدة واحات من أهمها : الجغبوب ، جالو ، أوجله ، أخجرة ، مراده ، الجفرة وأخيراً غدامس على الحدود الليبية التونسية الجزائرية ، أما المنخفضات الجنوبية فتمثل في منخفض الكفرة و فزان الواقعين بين خطي عرض 23° - 26° شمالاً تقريباً تشغل هذه المنخفضات عدة واحات من أهمها ، الجوف ، و تازربو ، و بريمة ، و رببانه في حوض الكفرة ، أما في حوض فزان فهناك واحات سبها ، و الزيغن ، و براك ، الفقهاء ، وأوباري ، ومرزق وغات وغيرها .

2- الهضاب الصخرية : تتكون الصحراء الليبية من هضبة مترامية الأطراف ومتوسطة الارتفاع تنحدر تدريجياً من الجنوب إلى الشمال بصفة عامة . وقد شكلت عوامل التعرية هذه الهضبة في ثلاث مظاهر طبيعية مختلفة فيظهر بعضها على شكل هضاب صخرية مثل هضبة الحمادة الحمراء وحمادة مرزق ، كما يغطي جزء من هذه الهضبة مساحات شاسعة من التكوينات الحصوية مثل سرير كلانشيو . ويكسو أجزاء كبيرة منها الكثبان الرملية الهائلة مثل بحر الرمال العظيم وادهان مرزق وأوباري⁽³⁾ .

(1) المركز العربي لدراسات المناطق الجافة والأراضي القاحلة (1984) مشروع دراسة منتزه الكوف الوطني التقرير النهائي ، دمشق ص 1 - 2 .
(2) محمد المبروك المهدي ، المرجع ، ص 38 .
(3) فتيحي أحمد الهرام ، المرجع السابق ، ص 139 .



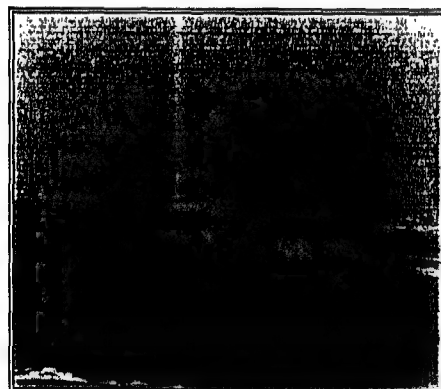
المصدر : الاطلس التعليمي 1978
شكل (15.2) تضاريس ليبيا



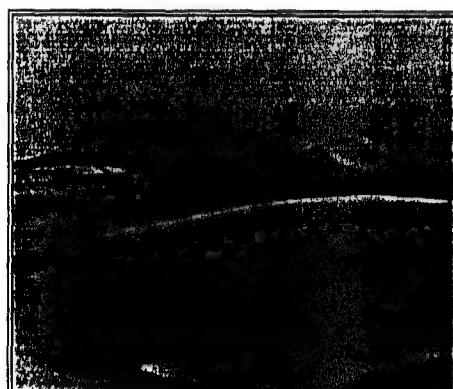
صورة (12.2) البحيرات الصحراوية (بحيرة الملقى، الجفوب)



صورة (11.2) حواف المنخفضات الصحراوية (الجفوب)



صورة (14.2) تباين شكل الأرض (الجفوب)



صورة (13.2) الاشكال الرملية (بحر الرمال العظيم)

3- المرتفعات الصحراوية : وتوجد هذه الجبال على حواف الهضبة الجنوبية ، والجنوبية الشرقية والجنوبية الغربية وكذلك في الوسط ، وتتمثل في جبال تبستي (3,376 م) وجبال اكاكوس (1,428 م) وجبل العوينات (1,435 م) ، أما في الوسط فجبل الهروج الاسود (1,200 م) وجبل السوداء ⁽¹⁾ .

وهكذا نرى أن الاختلافات البيئية في هذا الأقليم كثيرة ومتنوعة تجعلها وجهات للجذب السياحي ، مضافا إليها نمط الحياة المميز والغني بالتراث لسكان الواحات المتناثرة بأقليم الصحراء .

إجمالاً يبدو واضحاً تتمتع ليبيا بمزايا جذب سياحية طبيعية كثيرة يمكن استغلالها في تنمية صناعة السياحة ، فقد أهلها موقعها الجغرافي بأن تربط بين الشرق والغرب ، وكذلك بأن تكون على صلة بدول حوض البحر المتوسط ووسط أفريقيا مما أثارها تاريخياً وثقافياً وحضارياً .

كما أثر موقعها على البحر المتوسط بأن تتمتع بمناخ معتدل أغلب السنة على السواحل وبمناخ دافئ في فصل الشتاء في الأقليم الصحراوي ، وتمتلك ليبيا أيضاً ثروة هائلة من الشواطئ البحرية ذات المواصفات الطبيعية المماثلة لتلك ذات الشهرة السياحية العالمية ، أضف إلى ذلك أشكال سطح الأرض المختلفة من جبال ومنخفضات وتكوينات جيولوجية مميزة سواء في المنطقة الجبلية أو الصحراوية .

3.2 المقومات البشرية

تنقسم هذه المقومات إلى قسمين ؛ قسم تاريخي ثقافي ويشمل التراث التاريخي الإنساني ومعالم تلك الحضارات ، أما القسم الآخر فهو يتمثل في البنية التحتية والخدمية ، والتي تعتبر هامة لقيام صناعة السياحة ونجاحها .

1.3.2 المقومات التاريخية والثقافية :

تنتشر في ليبيا معالم تاريخية كثيرة تمتد من عصور ما قبل التاريخ مروراً بالعصور الفينيقية ، والأغريقية ، والرومانية ، والإسلامية ، وتعتبر هذه المعالم من أهم مصادر الجذب السياحي في ليبيا . فمن المعروف بأن السياحة التاريخية تعتبر من بين أهم أنماط السياحة انتشاراً في العالم بأسره ، حيث تتدفق سنوياً أعداد هائلة من سائحي العالم في مختلف أنحاء العالم قاصدة المناطق التي تحوي معالم جذب تاريخية . وسوف نستعرض فيما يلي بإختصار لأهم هذه المعالم التاريخية في ليبيا .

(1) أمانة التخطيط ، مصلحة المساحة (1978) الاطلس الوطني ، سنكولم ، ص 27 - 30 .

1.1.3.2 عصر ما قبل التاريخ : لقد أدت الظروف المناخية الرطبة خلال عصر

البلايوستوسين إلى توفر المياه في منطقة الصحراء الكبرى الحالية الأمر الذي ساعد على معيشة الإنسان الأول بها، وظهور بدايات الحضارة الإنسانية⁽¹⁾ ، ويستدل على ذلك بما تركه من رسوم ونقوش على الصخور ومن أدوات كان يستخدمها في تلك الحقب التي تعود إلى حوالي عشرة آلاف سنة قبل الميلاد⁽²⁾ . انظر صورة رقم (15.2).
وتوجد النقوش الصخرية لآسان ما قبل التاريخ في وادي الزيعن غربي مرزق ، وفي وادي الأجال ، والمكنوسة ، وجبل زنكرا جنوب جزمة وكذلك في وادي برجوج غرب فزان وجبل غنيمة شرقها .

2.1.3.2 الحضارة الفينيقية : لقد بدأ اتصال الفينيقيين بسواحل شمال إفريقيا في فترة

مكثرة من نشأة هذه الحضارة ، وذلك لغرض التزود بما يحتاجونه خلال رحلاتهم الطويلة ، وأسسوا بعض المراكز التجارية على تلك السواحل والتي كان من أشهرها مدينة قرطاجنة بتونس الحالية. والتي أصبحت فيما بعد من أهم مراكزهم التجارية قاطبة في شمال أفريقيا ، بعد ذلك أنشأوا المدن الثلاث الشهيرة Tripolis في غرب ليبيا (ليدة ، أويا صبراته)⁽³⁾ ، وقد لعبت هذه المدن الثلاث دوراً بارزاً في تاريخ شمال أفريقيا ، كما ازدهرت بها التجارة نتيجة لسهولة اتصالها بأواسط أفريقيا عبر طرق القوافل التي كانت تعبر الصحراء الكبرى إلى أفريقيا .

3.1.3.2 الحضارة الأغريقية : في الوقت الذي كانت فيه المدن الثلاث تابعة لقرطاجنة ،

بدأت السواحل الشرقية من ليبيا تقع تحت التأثير الإغريقي ، حيث بدأ الاستيطان الإغريقي في برقة منذ القرن السابع ق . م عند تأسيسهم لمدينة شحات (قورني) Cyrene في عام 631 ق . م على سفح الجبل الأخضر⁽⁴⁾ ، وبعد مائتي عام تمكن الإغريق من بناء خمس مدن Penta polis وهي سوسة Apollonie والمرج Barca وتوكره Tuehira وبنغازي Hisprids بالإضافة إلى قورني . وقد ذاعت شهرة هذا الإقليم حينذاك بمدارسه الفلسفية والأدبية والعلمية الشهيرة ، وما أخرجته من مفكرين ومبدعين ، كما أصبحت قورني أكبر وأجمل مدن العالم القديم تليها في ذلك مدينة أثينا⁽⁵⁾ ، وتمثل صورتان (17.2,16.2) جانباً من هذا التراث.

- (1) عبد اللطيف محمود البرغوثي (1971) التاريخ الليبي القديم ، من أقدم العصور حتى الفتح الإسلامي ، منشورات الجامعة الليبية دار صادر ، بيروت، ص 30 .
- (2) طه باقر (1968) عصور ما قبل التاريخ في ليبيا وعلاقتها بأصول الحضارات القديمة ، ليبيا في التاريخ، المؤتمر التاريخي 16-23 مارس 1968 الجامعة الليبية كلية الآداب بنغازي ، ص 9 .
- (3) جمال حمدان ، مرجع السابق ، ص 17.
- (4) كرستيناس برايد وولف (1993) أزهار من قورينا ، ترجمة الهادي مصطفى أبو لقمة ، منشورات جامعة قار يونس ، بنغازي، ص 16 .
- (5) نفس المرجع ، ص 19 .

4.1.3.2 الحضارة الرومانية : لقد ورثت روما المدن الفينيقية واليونانية بسبب

تفوقها العسكري وسيطرتها على البحر المتوسط ، وظلت الإمبراطورية الرومانية تسيطر على السواحل الليبية وبعض الدواخل لما يقرب من 400 عام ، ولقد أبقى الرومان على الطابع المعماري للمدن الفينيقية والإغريقية ، وأضافوا إليها الشخصية والمعمار الروماني كالحمامات والأسواق والمسارح صورة رقم (18.2) والملاعب ومجالس المدن ، كما طوروا نظاما زراعيا فريدا وذلك ببناء شبكة ري قوية معتمداً على مياه الأمطار (1) .

وقد أدخل الرومان خلال سيطرتهم على المنطقة دسائتين ، هما : اليهودية والمسيحية ، أما الأولى فقد نشرها اليهود الذين جلبهم الرومان من فلسطين ، وأما الثانية فقد نشرها الرومان في أغلب مقاطعاتهم الأفريقية بعد اعتناقهم لها (2) .

5.1.3.2 الحضارة العربية الإسلامية : لقد بدأ التأثير العربي الإسلامي دينيا ولغويا

وثقافيا منذ عام 642م عندما فتح عمرو بن العاص برقة قادماً من مصر ، ولم ينته عام 663 م حتى كانت أغلب البلاد تحت النفوذ والقوانين الإسلامية .

ولكن التعريب الفعلي لليبي لم يبدأ إلا منذ القرن الحادي عشر عندما تدفقت قبائل بني هلال وبني سليم العربية من صعيد مصر بإعداد ضخمة ، مما أدى إلى ظهور الاختلاط العرقي والثقافي مع السكان الأصليين (3) ، وبقيت ليبيا تابعة للدولة الإسلامية إلى أن هاجم الأسبان طرابلس عام 1510 م . وبقي الأسبان في طرابلس إلى أن أستجد سكان طرابلس بالدولة العثمانية عام 1551 م ، وأصبحت ليبيا منذ ذلك التاريخ إيالة عثمانية لمدة بلغت حوالي 360 عاماً ، إلى أن احتلها الإيطاليون عام 1911 م .

لذلك فإن الآثار الإسلامية تنتشر في كافة أرجاء البلاد وتتمثل في المساجد صورة رقم (19.2) والقلاع ، والحصون ، والمدارس ، سواء في المدن الساحلية أو في الواحات الصحراوية . كما تتمثل أيضاً في الطراز المعماري الإسلامي في عدد من المدن الليبية ، هذا بالإضافة إلى بعض المعالم الإسلامية الأخرى مثل مقبرة صاحبة رسول الله ﷺ بمدينة درنة ، وضريح رافع الأنصاري بمدينة البيضاء . بجانب الإرث الإسلامي توجد بعض الآثار المسيحية والمتمثلة في الكنيسة البيزنطية في صبراتة ، وكنائس مدينة طلميثة ومدينة سوسة ، هذا بالإضافة إلى معبد القس مرقس مؤسس الكرازة المرقسية المصرية والذي يعود أصله إلى قوريني (4) .

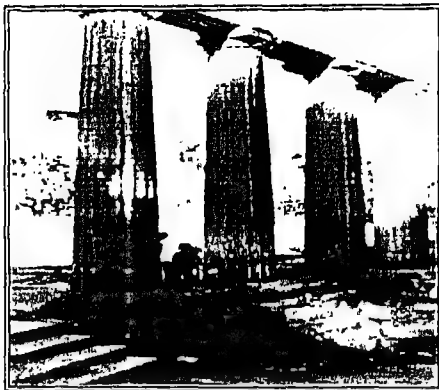
وهناك أيضاً مجموعة من المتاحف القيمة بعضها في حالة جيدة وبعضها الآخر في حالة سيئة ، وأهم هذه المتاحف هي : متحف السراية الحمراء بطرابلس الذي يحوى على خمس متاحف (متحف التاريخ الطبيعي و متحف ما قبل التاريخ ، ومتحف النحت والرسم والمخطوطات ، ومتحف الأزياء ، والمتحف التشكيلي والكلاسيكي) ، وكذلك المتحف

(1) Wright , J . , (1969) . , Libya . , London : Ernest Benn Ltd . , pp 32-33 .

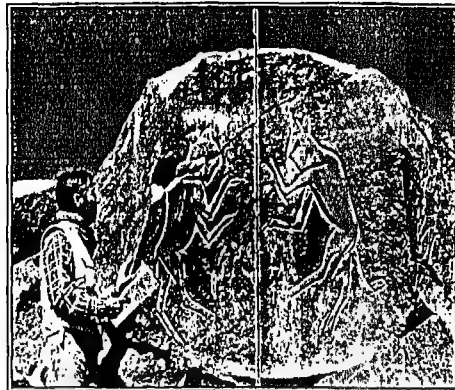
(2) عبد اللطيف محمود البرغوثي ، المرجع السابق ، ص 499 - 501 .

(3) نقولا زياده (1958) محاضرات في تاريخ ليبيا من الإستعمار الإيطالي إلى الاستقلال ، جامعة الدول العربية ، معهد الدراسات العالية ص 31-32 .

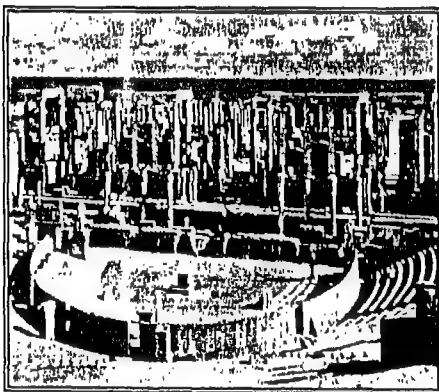
(4) نفس المرجع السابق ، ص 27 .



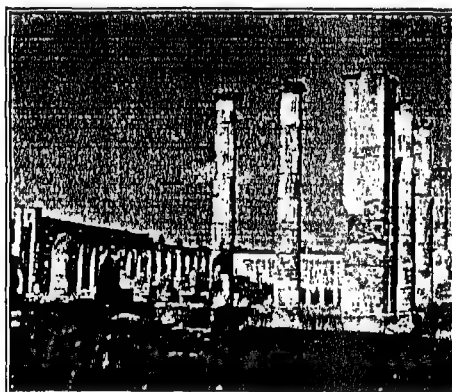
صورة (16.2) معبد ابوللو بمدينة شحات الاثرية



صورة (15.2) رسوم انسان ماقبل التاريخ



صورة (18.2) مسرح روماني بمدينة لبدة



صورة (17.2) مركز المدينة الشعبي بمدينة شحات

معالم تاريخية

الإسلامي في طرابلس ، ومتحف ليد ، ومتحف المخطوطات القديمة بلبدة ، ومتحف النحت
بشحات ومتحف القيقب ، ومتحف توكره ، ومتحف قصر ليبيا ، ومتحف جرمه وأخيرا
متحف صبراتة.

كما يوجد بالبلاد معلم سياحي حديث متمثل في مواقع الحرب العالمية الثانية ، والتي
كانت الأراضي الليبية أهم جبهاتها الحاسمة ، وكانت طبرق أهم ساحات المعارك في شمال
أفريقيا بسبب أهمية موقعها الإستراتيجي ، وقد أدى صراع الحلفاء والمحور للحفاظ على
هذه المدينة إلى معارك طاحنة أدت إلى وفاة آلاف الأفراد من جيوش الدول المختلفة ، وببد
ذلك واضحا من المقابر الحربية المتناثرة حول المدينة صور(20,21,22)، هذه
المقابر ذات أهمية خاصة لحكومات تلك الدول ومواطنيها ، ولذوى وأقارب الضحايا بصفة
خاصة ، وبالتالي فهذه المواقع ذات أهمية خاصة في الجذب السياحي .
بجانب هذه الكنوز التاريخية تمتلك ليبيا تراثا غنيا ومتعدد الجوانب من الموسيقى والفنون
الشعبية الزي و الاحتفالات الشعبية وهي كذلك مصدر للجذب السياحي .

2.3.2 مقومات البنية التحتية :

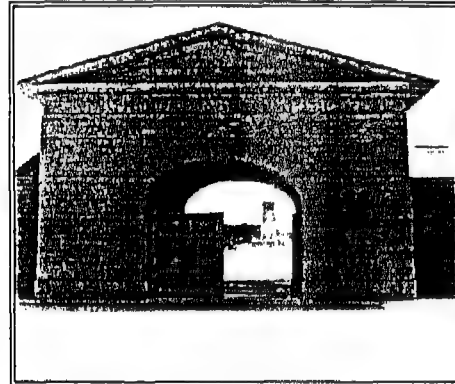
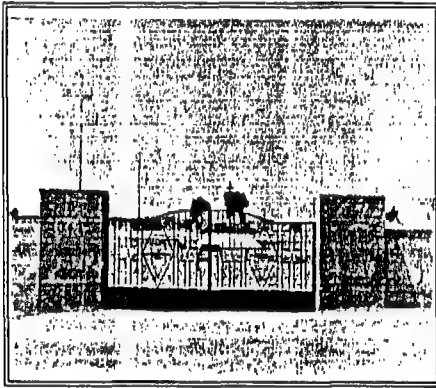
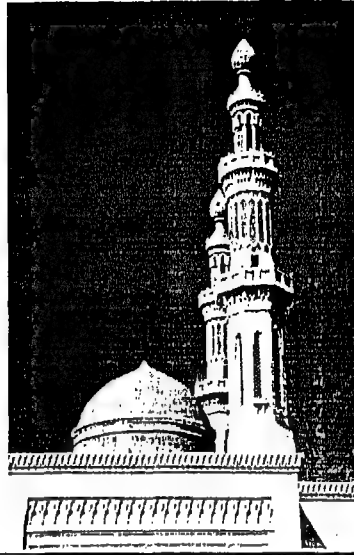
أصبح من المعروف بأن الإقبال على أية منطقة سياحية يظل محدودا مهما كانت
جاذبيتها السياحية ، إذا لم تتوفر بها خدمات البنية التحتية من نقل ومواصلات وتسهيلات
ضيافة والخدمات الأخرى التي تحتاجها صناعة السياحة ، كما أن الإخفاق في تقديم هذه
الخدمات والتسهيلات بالشكل والكيف اللذان يتناسبان مع متطلبات السائحين المختلفة ، فإن
ذلك يقود إلى آثار سلبية على صناعة السياحة ، بل ويؤدي إلى فشلها في الغالب . فعناصر
الجذب الطبيعية والتاريخية لا بد وأن توازرها عناصر جذب لبنية تحتية متطورة تساهم في
تحقيق أهداف العملية السياحية وتزيد الرغبة في التوجه إلى تلك الأماكن السياحية أكثر من
مرة .

وعند معاينة البنية التحتية في ليبيا فإنه يتضح لنا بأنها قد تأثرت بالظروف
السياسية والاقتصادية التي هيمنت عليها لفترات طويلة ، حيث عانت البلاد كثيراً من التبعيه
الخارجية سواء للإدارة التركية أو للاستعمار الإيطالي ، والتي أولت قدراً يسيراً لتطوير
البنية التحتية.

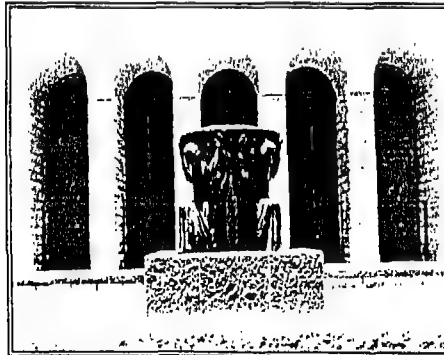
أضف إلى ذلك مساهمت بعض العوامل الطبيعية المحلية ، مثل قلة الموارد الأولية
والمعدنية وقلة نسبة الأراضي الصالحة للزراعة ، ونُدرة المياه ، كل هذه الظروف ساهمت
في التخلف الاقتصادي والاجتماعي للمجتمع الليبي⁽¹⁾ ، لذلك فقد كان اقتصاد ليبيا عشيه
حصولها على إستقلالها عام 1951 م في حالة متردية ، والقصور بخيم على كافة القطاعات
، فقد بلغت نسبة الأمية حوالي 94% والدخل السنوي لا يزيد عن 50 دولاراً ، ونسبة

(1) عمر ابراهيم الفتحي (1984) إتجاهات التنمية السياسية في ليبيا ، المؤسسة الدولية للنشر والمعلومات
، قطر ، ص 98 .

صورة (19.2) معلم اسلامي (مسجد مولاي محمد بطرابلس)



صورة (20.2) معالم الحرب العالمية الثانية مقبرة الحلفاء (طبرق) صورة (21.2) معالم الحرب العالمية الثانية المقبرة الفرنسية (طبرق)



صورة (22.2) معالم الحرب العالمية الثانية المقبرة الالمانية (طبرق)

البطالة عالية جداً⁽¹⁾ أما نسبة وفيات الأطفال فقد وصلت إلى حوالي 50% ، حيث يتوفي طفل لكل ولادتين أحياء خلال السنة الأولى للولادة⁽²⁾ .

وقد اعتمدت الدولة حينذاك في ترميم احوالها الاقتصادية المستعصية على المساعدات الاجنبية من دول ومؤسسات مختلفة ، إلا أن الانقلاب الجذري لم يحدث في بنية الاقتصاد الليبي إلا بعد إكتشاف النفط بكميات تجارية ودخوله في الأسواق الدولية وبالتحديد في عام 1962 م ، ويبدو ذلك جلياً من جدول رقم (2.2) الذي يوضح العوائد النفطية السنوية فيما بين أعوام 1962-1990 م ، والتي تزايدت من حوالي 40.0 مليون دولار عام 1962 م لتصل إلى حوالي 21,376.0 مليون دولار عام 1980 م ثم تراجعت إلى حوالي 9,700.0 مليون دولار عام 1990 م بسبب انخفاض أسعار النفط في السوق الدولية.

جدول رقم (2.2) دخل ليبيا من النفط 1958 – 1996

السنة	الدخل بملايين الدولارات	السنة	الدخل بملايين الدولارات
1958	320.	1985	9.962.0
1962	40.0	1989	9.500.0
1965	351.0	1990	9.700.0
1970	1,351.0	1995	8.848.0
1975	5,100.0	1996	9.071.0
1980	21,376.0		

Source :

1- Abdussalam , A . S , (1983) , External Forces , Economic , Development and Regional Inequality in Libya . , Ph D Dissertation, University Of Oklahoma (From 1958 – 1965)

2- محمد شكرى غانم (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا ، سرت : الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان (من عام 1970 – 1990) .

3- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1999) الكتب الاحصالي طرابلس (من 1995 – 1996) .

(1) Wright , J . , (1982) , Libya : A Modern History . , Baltimore : Johns Hopkins University Press . , p . 48 .

(2) Gurney , J . , (1996) Libya : The Political Economy Of Oil , Oxford: Oxford University Press . , pp . 2 – 3 .

هذه الإيرادات الضخمة مكنت الدولة من الشروع في تنفيذ خطط تنمية مختلفة للنهوض بالاقتصاد الليبي ، وقد تطلب إنجاح الخطط التنموية تشييد بنية تحتية متطورة داخل المدن وبين الأقاليم المختلفة لكي تساهم في تحقيق أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية

هذه البنية التحتية بجوانبها المختلفة ستكون إحدى دعائم صناعة السياحة وتنميتها في ليبيا .

1.2.3.2 النقل والمواصلات :

يتضمن قطاع النقل والمواصلات كل نشاطات الطرق والمطارات والموانئ ، والنقل البري والجوي والبحري ، والنقل العام للركاب ، والبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية والارصاد الجوي ، ولقد خصصت لكل أفرع هذا القطاع المخصصات اللازمة لتنميته وتطويره لأنه يمثل عصب برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية وعمودها الفقري ، وبدونه لا يمكن القيام بأي مشاريع إنمائية على الإطلاق . وبالتالي فقد بلغ إجمالي مخصصات النقل والمواصلات فيما بين أعوام 1963-1989 ما مقداره 3,806.1 مليون دينار ليبي ، بنسبة تبلغ 14.5% من قيمة المخصصات العامة لكل القطاعات ولا يسبقها في هذه المخصصات إلا قطاعي الصناعة بنسبة 17.1% والزراعة بنسبة 16.7%⁽¹⁾ ، وفيما يلي نطرق بشيء من التفصيل عن النقل البري والجوي والبحري .

أولاً: النقل البري : لم تعرف الطرق المعبدة في ليبيا إلا بعد عام 1911 م ، أي خلال

الاحتلال الإيطالي ، أما فيما سبق ذلك التاريخ فكانت الطرق مقتصرة على المسارب التي يستخدمها الإنسان والحيوان . فإثناء فترة الاحتلال وبصفة خاصة بعد الحرب العالمية الأولى باشرت الحكومة الإيطالية بشق الطريق الساحلي وبعض الطرق الفرعية الأخرى⁽²⁾ ، التي تهدف إلى ربط الأقاليم المختلفة ببعضها ، وربط المناطق الريفية بالمدن الرئيسية ، هذا بالإضافة إلى أن هذه الطرق تؤمن للدولة الإيطالية سهولة الحركة العسكرية والسيطرة التامة على البلاد .

وبعد انتهاء الاحتلال وكذلك أحداث الحرب العالمية الثانية حاولت الدولة الليبية حينذاك ترميم وإصلاح الطرق التي دمرتها أحداث الحرب العالمية الثانية . ولكن التطور الفعلي للطرق لم يحدث إلا بعد اكتشاف النفط ، فقد أخذت شبكات الطرق في الزيادة المطردة منذ أعوام الستينات حتى الآن كما هو مبين في جدول رقم (3.2) والشكل رقم (16.2) . فقد تزايدت أطوال شبكة الطرق من حوالي 3303 كم عام 1960 م لتصل إلى 5900 كم عام 1970 م ، ثم إلى 10700 كم عام 1980 م ثم ارتفعت لتصل إلى 17985 كم عام 1996 م بمتوسط زيادة سنوية بلغت حوالي 500 كم في السنة على مدى 36 عاماً .

(1) محمد شكرى غانم (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان ، سرت ، ص 734 .

(2) أبو القاسم محمد العزابي ، المرجع السابق ، ص 486 - 487 .

ويرتكز أكثر من ثلاث أرباع هذه الشبكة في النطاق الشمالي من البلاد ، الذي يتركز به السكان أغلب النشاطات الاقتصادية ⁽¹⁾ ، أما الأجزاء الجنوبية والوسطى من البلاد فنصيبها أقل بسبب الظروف الطبيعية الصحراوية واتساع رقعتها وقلة سكانها ، انظر الشكل رقم (17.2). ويعتبر الطريق الساحلي من طرق الدرجة الأولى ، وهو مزدوج في أجزاء كثيرة منه ، ويمتد الطريق بمحاذاة الساحل من شرق البلاد إلى غربها ، رابطاً ليبيا بالمشرق العربي عن طريق مصر ، وبالمغرب العربي عن طريق تونس .

ويمر هذا الطريق بكل المراكز العمرانية المنتشرة على الساحل مثل : طبرق ، ودرنه ، والبيضاء ، والمرج ، وبنغازي ، وأجدابيا ، وسرت ، ومصراته ، والخمس وطرابلس ، والزاوية ، وزوارة ، كما يمر على المواقع الأثرية التاريخية في كل من سوسة وشحات ، وقصر ليبيا ، وتوكره ، وطلميثة ، ولبدة وصبراتة ، كما أنه يمر بالقرب من الشواطئ الرملية البيضاء الممتدة على طول هضبة البطنان في الشرق ، ويعبر الجبل الأخضر بحوافه البحرية ووديانه ومرتفعاته دالة الخضرة ، كما يمر أيضاً بسهل بنغازي وسهل سرت وسهل الجفارة وشواطئها البحرية الممتدة على طول هذه السهول . وتتفرع من هذا الطريق شبكات تخدم المناطق الداخلية مثل المدن المنتشرة على سهل الجفارة ومرتفعات الجبل الغربي ومن بينها مدن ، بن غشير ، والعزيزية ، ومطار طرابلس وغريان وفرن ، وجادو وبن وليد . أو تلك الشبكة التي تربط بنغازي بالمناطق المحيطة بها مثل مطار بنينة ، والابيار ، وقمينس .

كما توجد شبكة من الطرق تربط كافة قرى الجبل الأخضر ببعضها وأخرى تربط طبرق بالمناطق الريفية الغربية منها . أما شبكة الطرق الجنوبية فتتمتد بشكل طولي من الشمال إلى الجنوب لتربط المناطق الداخلية بالسواحل كما كان العهد أبان طرق القوافل . ومن أهم هذه الطرق ، ذلك الطريق الممتد من مصراته إلى أبو قرين ، ثم هون وسبها ومرزق وغات ، ثم الطريق الآخر الممتد من طرابلس جنوباً حتى غدامس على الحدود الليبية التونسية الجزائرية ، أما في الناحية الشرقية من البلاد فهناك الطريق الذي يربط أجدابيا بواحة جالو وأوجلة والذي يمتد جنوباً حتى واحة الكفرة ، هذا بالإضافة إلى

جدول رقم (3.2) تطور شبكات الطرق 1960 - 1996

السنة	الطول / كم	الزيادة / كم	نسبة الزيادة
1960	3303	-	-
1964	3950	647	16.3
1970	5900	1850	31.8
1975	7747	1977	25.5
1980	10700	2953	27.6
1985	15600	4900	31.4
1990	16609	1009	6.1
1995	16984	375	2.2
1996	17985	1001	5.6

المصدر :

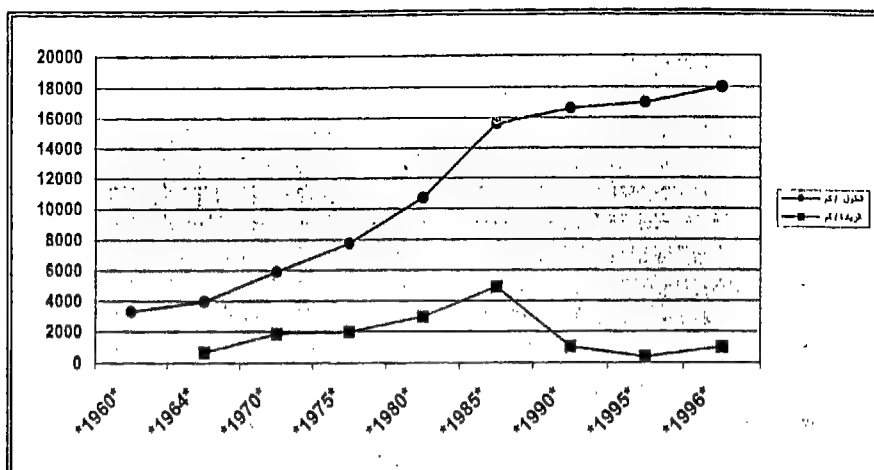
1- أمانة التخطيط و التنمية (1980) خطة التحول الاقتصادي والاجتماعي 76 / 80

من عام 1960 - 1964

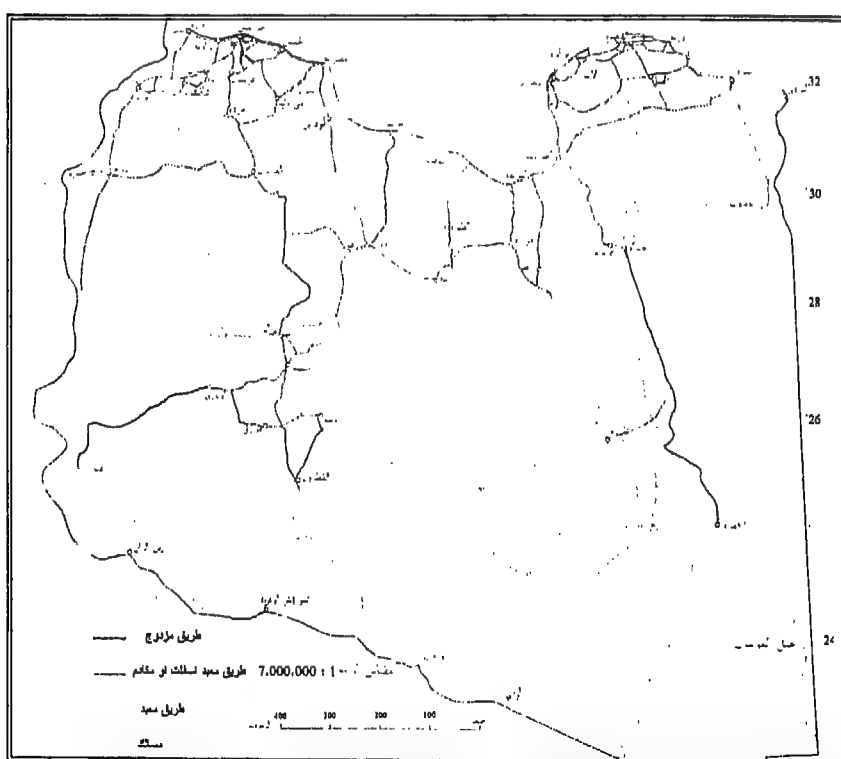
2- أبو القاسم محمد العزابي (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا (من 1970-1990) .

3- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1999) الكتب الإحصائية (من 1995 - 1996) .

(1) محمد المبروك المهدي ، المرجع السابق ، ص 352 .



شكل (16.2) تطور شبكات الطرق البرية فيما بين 1960 – 1996



المصدر : الاطلس الوطني 1978
شكل (17.2) شبكة الطرق البرية

الطريق الذي يربط طبرق بواحة الجغبوب على الحدود الليبية المصرية . هذه الشبكة من الطرق تمكن المسافرين عبرها من مشاهدة أغلب الأراضي الليبية الصحراوية والجبلية والساحلية . وقد أدى تحسن مستوى المعيشة وتطور شبكات الطرق إلى ارتفاع نسبة ملكية السيارات الخاصة وسيارات الأجرة والحافلات كما هو واضح من الأحصائية في جدول رقم (4.2). و يشير الجدول إلى أن كافة وسائل المواصلات البرية قد تزايدت منذ عام 1960 م وحتى عام 1997 م باستثناء الحافلات التي أخذت أعدادها في التناقص منذ عام 1985 م .

وقد يعزى ذلك للزيادة في أعداد السيارات الخاصة وسيارات الأجرة ، والتي ارتفعت أعدادها على التوالي من 17145 سيارة خاصة و 371 سيارة أجرة عام 1960 م إلى 533,000 سيارة خاصة و 16,000 سيارة أجرة عام 1990 م ، ثم ارتفع عدد السيارات الخاصة ليصل إلى 859028 في عام 1997 م .

إن التوسع في شبكات الطرق وازدياد نسبة أعداد السيارات الخاصة والأجرة والحافلات ، ذات أهمية كبيرة وفعالة في تنمية وتطوير السياحة الداخلية والدولية ، نظراً لتأمين سهولة الوصول إلى مناطق الجذب السياحي بشكل مريح وفي زمن أقل لأن إمكانية الوصول إلى المواقع السياحية لا تقل أهمية عن خصائص الجذب الطبيعية والتاريخية .

ثانياً النقل الجوي : تتمتع ليبيا بموقع جغرافي مناسب لتطوير مرفق النقل الجوي

ذى الأهمية البالغة في النهوض بالسياحة ، وذلك لارتباط النقل الجوي الشديد بحركة السياحة الدولية بصفة خاصة والسياحة الداخلية في الدول ذات المساحة الشاسعة مثل ليبيا، لما يوفره من وقت وما يقلله من متاعب السفر .

يرجع تاريخ النقل الجوي في ليبيا إلى بداية عام 1960 م عندما أسست شركة طيران تحمل اسم " ليبيا فيا " والتي سیرت خطوط لها بين كل من طرابلس وبنغازي وسبها بالإضافة إلى آخرين طرابلس وأثينا . ثم تأسست في عام 1964 م مؤسسة الخطوط الجوية الليبية والتي كانت مملوكة بالكامل للدولة ، وقد قامت هذه المؤسسة بإدارة وتسيير الرحلات الداخلية والخارجية حتى عام 1975 م عندما حولت هذه المؤسسة إلى شركة الخطوط الجوية العربية الليبية وتولت هذه الشركة منذ افتتاحها إنشاء 18 مساراً داخلياً و 41 مساراً دولياً ⁽¹⁾ .

وأصبح النقل الجوي من أهم وسائل النقل الداخلي وخاصة بين مدينتي طرابلس وبنغازي وذلك بسبب انتعاش الحالة الاقتصادية وتزايد الحاجة إلى اختصار الوقت التي يقتضيها العصر لرجال الأعمال والموظفين وأساتذة الجامعات والطلبة ، كما أن المساحة الشاسعة للأراض الليبية تشجع على السفر الجوي أكثر من السفر البري الذي يتطلب ساعات طويلة ، لذلك سعت إلى تنمية هذا القطاع وخصص له في الخطة الثلاثية 1972 - 1975 م مقدار 11.2 مليون دينار ليبي ، ثم ارتفعت هذه المخصصات إلى 47.5 مليون دينار ليبي في الخطة الخمسية 1976-1980 م ، وهكذا فقد ارتفع عدد طائرات الأسطول الليبي من طائرتين عام 1970 م إلى 14 طائرة عام 1977 م ، منها ستة طائرات نوع

(1) أبو القاسم محمد العزابي (1995) ، المرجع السابق ، ص 529.

بوينج 727 وثمانية نوع فوكر الأقل حجما وقد أضيفت أربع طائرات نفثة أخرى وأربع طائرات فوكر إلى الأسطول الليبي أثناء الخطة الخمسية لأعوام 1976 - 1980 م ، ثم أضيفت اثنتي عشر طائرة أخرى قادرة على نقل 2.8 مليون راكب سنويا تمشيا مع أهداف الخطة الخمسية لأعوام 1981 - 1986 م ⁽¹⁾ .

جدول رقم (4.2)
تطور عدد السيارات الخاصة والأجرة والحافلات
1960 - 1997

السنة	سيارة خاصة	سيارة الأجرة	حافلات
1960	17145	371	326
1965	40199	2126	532
1970	95762	3884	727
1975	250697	12360	1556
1979	308746	10398	2835
1985	373000	10200	غ
1989	501000	13100	غ
1990	533000	16000	1000
1995	763203	غ	2419
1997	859028	غ	1492

غ = غير موجود
المصدر :

- 1- محمد المبروك المهدي (1990) جغرافية ليبيا البشرية (من 1960 - 1979) .
- 2- أبو القاسم محمد الغرابي (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا (من 1985 - 1990) .
- 3- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1999) الكتيب الإحصائي (1995 - 1996)

(1) أمانة التخطيط (1985) خطة التحول الاقتصادي والاجتماعي 1986/1981 م طرابلس ص 274.

وصاحب هذا التطور في الأسطول الجوي تطورا في المطارات من حيث السعة والعدد والخدمات التي يحتاجها الأسطول الجوي ، وهذه المطارات تتمثل في مطار طرابلس الدولي المجهز لخدمة حوالي ست ملايين مسافر سنويا ، ومطاري بنينه وسبها الدوليين ، يضاف إلى ذلك عدة مطارات محلية في طبرق ، والأبرق ، وسرت ، ومصراته وزوارة ، والكفرة ، وغدامس ، وبنى وليد ، وأوباري ، هذا بجانب المطارات الصغيرة الأخرى التي تخدم الحقول والموانئ النفطية .

وكانت ليبيا مرتبطة جوايا بأغلب مطارات العالم في أوروبا وآسيا وأفريقيا عن طريق مطاري طرابلس وبنغازي (بنينه) الدوليين كما هو مبين في شكل رقم (18.2) ، وكانت هذه الشبكة نشطة في نقل الركاب من ليبيا وإليها ، سواء عن طريق شركة الخطوط الجوية العربية الليبية أو عن طريق بعض شركات الطيران الدولية الأخرى . ولكن هذه الحركة الدولية توقفت عن النشاط بسبب قرار مجلس الأمن التابع لهيئة الأمم المتحدة عام 1992 م والذي يقضي بفرض حظر جوي على ليبيا بسبب قضية " لوكربي " وقد نص القرار على ما يلي :

أ- " عدم السماح لأي طائرة بالإقلاع من إقليمها أو الهبوط فيه أو التحليق فوقه متجهة إلى إقليم ليبيا أو قادمة منه ما لم تكن الرحلة المعنية قد نالت على أساس وجود حالة إنسانية هامة ، موافقة مجلس الأمن " .

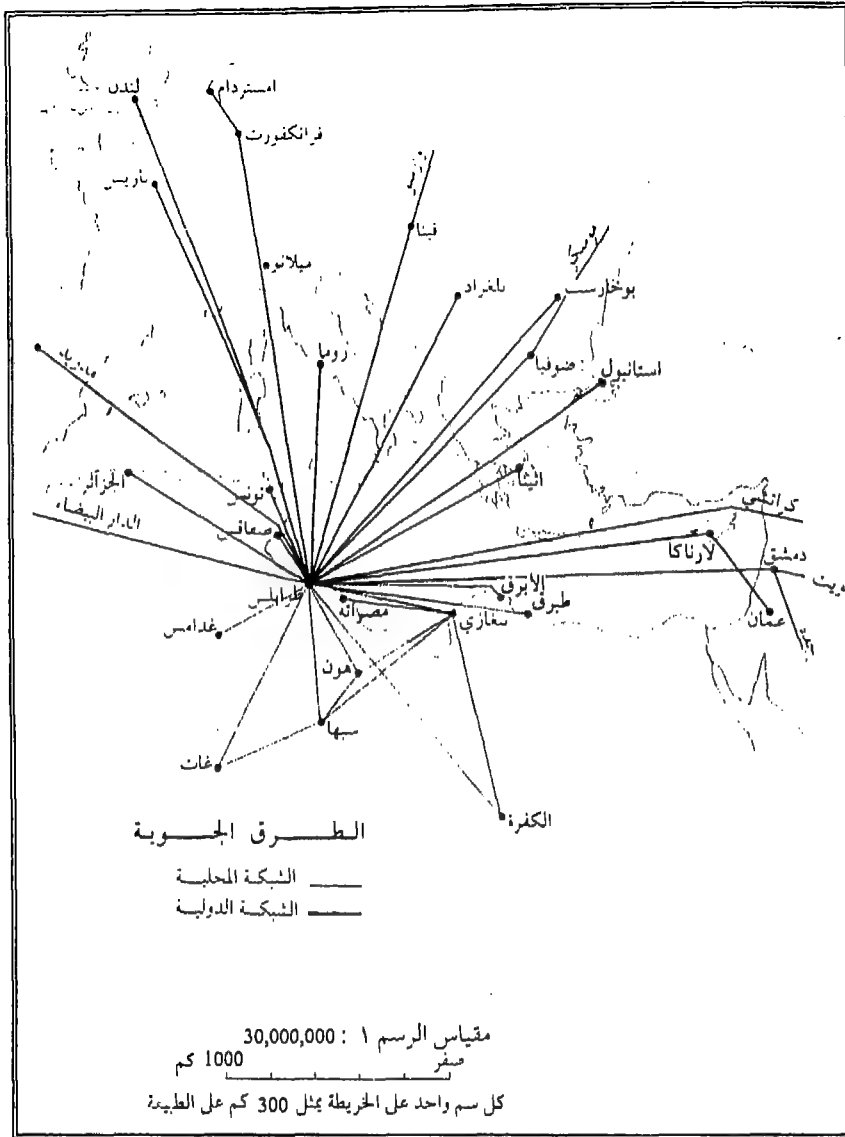
ب- " حظر القيام من جانب مواطنيها ، أو إنطلاقا من إقليمها بتزويد ليبيا بأية طائرة أو قطع طائرات ، وتوفير الخدمات الهندسية والصيانة للطائرات الليبية ، أو إجراء الطائرات الليبية ومنح شهادات الأهلية للطيران إلى الطائرات الليبية ، ودفع مطالبات جديدة على أساس عقود التأمين القائمة ، وتوفير تأمين مباشر جديد للطائرات الليبية " (1) .

وقد أصبح القرار ساري المفعول منذ أبريل عام 1992 م ، الأمر الذي أدى إلى إغلاق كافة العمليات الدولية للخطوط الجوية العربية الليبية ، كما أوقف حركة شركات الخطوط الجوية الأخرى من كافة أقطار العالم إلى ليبيا (2) .

وكان لهذا القرار أثر سئ على حركة النقل الداخلية والخارجية ، مما أضطر المسافرين من ليبيا وإليها باستخدام مطارات مصر ، وتونس ، ومالطا - أو استخدام النقل البحري عبر البحر المتوسط ، أو استخدام النقل البري عبر مصر وتونس ، وهذه الظروف أدت إلى طول الرحلة وزيادة مشقتها مما له الأثر السلبي على أعداد الزوار ، أما أثر الحظر على الرحلات الجوية المحلية فيبدو واضحا من جدول رقم (5.2) حيث يلاحظ أعداد المسافرين بين كل من بنغازي ، وطرابلس وسرت ، وسبها أخذت في التناقص منذ عام 1992 م حتى 1995 م فقد تناقصت أعداد المسافرين من طرابلس من حوالي 465 ألف راكب عام 1992 م إلى 240 ألف راكب وسبها من 168 ألف راكب إلى 12 ألف راكب أما في سرت (المنطقة الوسطى) فقد قلت من 108 ألف راكب لتصل إلى 60 ألف راكب .

(1) هيئة الأمم المتحدة (1993) قرارات ومقررات مجلس الأمن 1992 ، مجلس الأمن الوثائق الرسمية السنة السابعة والأربعون ، نيويورك : الأمم المتحدة ، ص 87 .

(2) The Middle East and North Africa , Forty (1998), Forth Edition , London : Europa Publication Limited , p. 768 .



جدول رقم (5.2) حركة المسافرين الداخلية 1992 - 1995 (الأعداد بالآلاف)

المطار	1992	1993	1994	1995
طرابلس	465	360	260	240
بنغازي	450	321	260	282
سبها	168	124	36	12
سرت	108	62	60	60

المصدر : الخطوط الجوية العربية الليبية (1995) التقرير السنوي ، طرابلس .

هذا التناقص يمثل أثارا جانبية للحظر حيث لم يكن بالإمكان تحديث الأسطول الجوي أو تزويده بقطع غيار حديثة أو معدات ، وأصبح النقل الجوي يمثل خطرا على سلامة المسافرين مما أدى إلى قلة استخدامه، ولكن حالما تنفرج الأزمة سوف تعود الحركة إلى سابق نشاطها .

ثالثا النقل البحري : كانت الموانئ الليبية منذ القدم حلقة الوصل بين أوروبا وأفريقيا ، وذلك راجع لتوسط موقعها في الساحل الجنوبي للبحر المتوسط وطول هذا الساحل ، وقد أظهرت أهمية الموانئ الليبية حديثا بعد ارتفاع مستوى المعيشة في البلاد وازدياد الطلب على السلع المستوردة .

هذه الحركة النشطة للنقل البحري دعت إلى تطوير الموانئ الليبية باستحداث أرصفة جديدة قادرة على استقبال سفن ضخمة والمعدة بالأجهزة اللازمة التي تحتاجها حركة النقل البحري ⁽¹⁾ ومن أهم الموانئ البحرية الليبية ميناء طبرق ، ودرنه ، وبنغازي ومصراته والخمس وزوارة، وتملك ليبيا الآن أسطولاً بحرياً مكوناً من خمس وعشرون باخرة منها ثلاث فقد لنقل الركاب وهي طليطلة ، وغر ناطة ، وقار يونس ، والتي تبلغ حمولتها حوالي 2500 ألف راكب ⁽²⁾ وتدير شركة النقل البحري رحلات هذه السفن الثلاث إلى كل من سوريا واليونان وتركيا وإسبانيا ومالطا وفرنسا والمغرب ، وتتراوح فترة التشغيل من أربع إلى ستة أشهر ، ويشير أبو القاسم محمد العزابي ، بأن حجم " الحركة بالنسبة للركاب قد تصبح غير اقتصادية ما لم يتم تشغيل الأسطول لمدة تزيد عن خمس أشهر وبشكل اقتصادي حيث لوحظ وجود عجز في بعض السنوات نتيجة لعدم التمكن من

(1) أبو القاسم محمد العزابي (1995) ، المرجع السابق ، ص 511 - 513 .

(2) عبد العزيز طريح شرف (1996) ، المرجع السابق ، ص 286 .

التشغيل الأمثل لأسباب تتعلق بالطلب وأخرى عامة ⁽¹⁾ ، كما أن تشغيل السفن محليا غير اقتصادي في الفترة الحالية نتيجة لطول الرحلة وارتفاع التكاليف بالمقارنة مع وسائل النقل البري والجوي الأسرع والأرخص .

2.2.3.2 تسهيلات الإيواء : يشمل هذا المرفق كل أنواع المنشآت التي تقدم فيها

خدمات الإيواء كالفنادق والنزل والاستراحات والقرى السياحية . فهي كثيرة ومختلفة في أحجامها وخدماتها وذات أهمية خاصة في قيام ونجاح النشاط السياحي ، وقد عانى هذا المرفق في ليبيا من القصور خلال أعوام الخمسينات والستينات وكانت متركزة في المدن الرئيسية وبصفة خاصة في مدينتي بنغازي و طرابلس .

وكما يتبين من جدول رقم (6.2) بأن الطافة الفندقية في ليبيا قد أخذت في التطور التدريجي منذ منتصف أعوام الستينات ، فقد بلغ عدد الفنادق في عام 1964 م حوالي 54 فندقاً ، مجموع غرفها 1700 و عدد أسرتهـا 2925 سريـراً . وبعد عامين أي في سنة 1966 م وصل عدد الفنادق إلى 79 عدد غرفها 2509 وأسرتهـا 4597 ، أما في عام 1968 م فقد ارتفع عدد الفنادق إلى 98 فندقاً تحوي 3865 غرفة و 6907 سريـراً ، وكان متوسط الزيادة السنوية حوالي أحد عشر فندقاً في السنة لمدة أربعة أعوام ، وهذه بالطبع زيادة قليلة لدولة مترامية الأطراف . ولكن المجتمع الليبي في تلك الفترة كانت تغلب عليه صفة التقليدية وقلة الحراك والميل للاستقرار في أماكن النشأة (أراض القبيلة والعشيرة) ⁽²⁾ .

جدول رقم (6.2) عدد الفنادق مع بيان الفرق والاسره 1964 - 1968

السنوات	1964	1965	1966	1967	1968
النوع					
عدد الفنادق	54	65	79	86	98
عدد الغرف	1700	2100	2509	3132	3865
عدد الاسره	2925	3725	4597	5597	6907

المصدر : بنك ليبيا (1970) النشر الاقتصادية .

(1) أبو القاسم محمد العزابي (1995) ، المرجع السابق ، ص 523 .

(2) عمر إبراهيم الفتحي المرجع السابق ، ص 45 .

هذا بالإضافة إلى ركود الوضع الاقتصادي نسبيا وقلة وسائل النقل ، كما أن مشاريع التنمية الاقتصادية والاجتماعية كانت لا تزال في بواكيرها ولم تطل كافة القطاعات الاجتماعية في الاقاليم الجغرافية المختلفة.

استمرت الطاقة الفندقية في نموها البطئ خلال أعوام السبعينات وحتى أوائل الثمانينات من القرن العشرين ، كما هو واضح من جدول رقم (7.2) ، فقد بلغ العدد الإجمالي لأماكن الإيواء عام 1976 م حوالي 108 وحدة ، تحوى حوالي 5344 غرفة وحوالي 9921 مديرا . ثم ارتفع هذا العدد قليلا ليصل إلى حوالي 114 وحدة ، بإجمالي غرف بلغ 4892 واسرة بلغت حوالي 9101 ، إلا أن عدد مرافق الإيواء انخفض ليصل إلى حوالي 102 وحدة ، وبلغ عدد غرفها حوالي 4825 وأسرتها حوالي 8700 .

وقد يعلل السبب في هذا النمو البطئ والمتذبذب إلى عدة أسباب منها : عدم إهتمام الدولة بهذا القطاع مما أدى إلى انخفاض عدد السائحين ، ومن ثم قل إهتمام المستثمرين في قطاع الفنادق.

كذلك يرجع إلى تأثير بعض التغيرات البنوية التي تعرض لها الاقتصاد الليبي في أواخر السبعينات وأوائل الثمانينات والتي أدت إلى تقليص القطاع الخاص ، ومن أهم هذه التغيرات هي التي حدثت بعد صدور قانون (4) عوام 1978 ، والذي ينظم ملكية العقارات الخاصة ولا يجيز لأي أسرة ليبية ملكية أكثر من بيت واحد للسكن كما ألفي القانون تأجير العقارات الخاصة، وأصبحت كل العقارات ما عدا بيوت السكن ملكا للدولة⁽¹⁾.

هذه القرارات ساهمت في عزوف وعدم مشاركة القطاع الخاص في الاستثمار في هذا القطاع والقربه على عاتق الدولة وظلت أماكن الإيواء قليلة ولا تكفى الطلب الداخلي ، وكانت مشغولة أغلب فترات السنة ، من قبل الموظفين الرسميين في الاقتصاد والإدارة في البلاد⁽²⁾.

أما في أواخر الثمانينات وأعوام التسعينات فقد تزايد الطلب الداخلي على مرافق الإيواء بسبب النمو الاقتصادي ومن وسائل النقل المختلفة ، وارتفاع نسبة التحضر ، وما اكبتها من حراك اجتماعي وثقافي . هذا بجانب ارتفاع الطلب من قبل الوفود الرسمية والخبراء والسائحين مما دعى الدولة إلى إضافة مجموعة من الفنادق والقرى السياحية إلى الطاقة الإيوائية . لذلك نلاحظ ارتفاع نسبي لعدد الفنادق في عام 1996 م وصل إلى حوالي 118 وحدة ، بلغ عدد غرفها حوالي 8097 وأسرتها حوالي 15065 .

ولكن على الرغم من الزيادة الملحوظة في أعداد مرافق الإيواء في البلاد إلا أنه يلاحظ عليها بأنها لا تلبي حاجة جميع الطلبات ، كما تنقصها التجهيزات والخدمات التي تتناسب مع الطلب الدولي والمحلي ، وسوف نتحقق من هذه المشاهدة عند تقييم آراء السائحين الدوليين والمحليين لهذه المرافق .

(1) محمد زاهي المغيربي (1994) المجتمع العربي والتحول الديمقراطي في ليبيا ، دار الأمين للنشر والتوزيع ، القاهرة ، ص 100 .

(2) المكتب الوطني الاستشاري المرجع السابق ص 181

أما التوزيع المكاني لهذه المرافق في الأقاليم التخطيطية المختلفة للبلاد يبدو غير متكافئ ، كما يتضح من جدول رقم (8.2) ، وتتحكم في هذا التوزيع عدة عوامل طبيعية وأخرى بشرية مثل ظروف المناخ والبيئة والكثافة السكانية ونسبة التحضر ، ووظيفة المركز الحضري ، ومدى توفر خدمات البنية التحتية .

جدول رقم (7.2) أماكن الإيواء مع بيان النوع والغرف والأسرة 1976 - 1980

السنوات					النوع
1980	1979	1978	1977	1976	
2	2	2	2	2	قرى سياحية
273	273	385	385	385	عدد الغرف
746	746	782	782	782	عدد الأسرة
92	92	97	91	90	فنادق
4522	4522	4340	4234	4784	عدد الغرف
7801	7801	7932	7577	8749	عدد الأسرة
5	5	8	10	10	نزل
32	32	47	61	61	عدد الغرف
91	91	113	148	148	عدد الأسرة
3	3	7	6	6	استراحات
30	30	120	114	114	عدد الغرف
62	62	274	242	242	عدد الأسرة
102	102	114	108	108	مجموع وحدات الإيواء
4858	4858	4892	4794	5344	مجموع عدد الغرف
8700	8700	9101	8749	9921	مجموع عدد الأسرة

المصدر : أمانة التخطيط (1980) المجموعة الإحصائية ، مصلحة الإحصاء والتعداد طرابلس

جدول رقم (8.2) القدرة الإيوانية بالفنادق حسب المناطق عام 1996

الاسره		الغرف		الفنادق		المناطق
النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	
50.1	7545	53.7	4350	47.5	56	طرابلس
37.9	5706	34.6	2802	31.5	37	بنغازي
8.8	1336	8.6	697	16.1	19	الوسطي
3.2	478	3.1	248	5.1	6	سبها
	15065		8097		118	المجموع

المصدر : اللجنة الشعبية العامة للسياحة قسم الدراسات سرت 1999 م .

ويمكن ملاحظة ما يلي على الجدول :

- 1- تتركز حوالي 94.4 % من إجمالي المرافق في المنطقة الشمالية والتي تعتبر أكثر المناطق جذباً للتركز السكاني بسبب ظروف المناخ والبيئة أما النسبة الباقية والتي تبلغ حوالي 5.1 % فهي من نصيب المنطقة الجنوبية (أقليم سبها) .
- 2- تتركز حوالي 78.8 % من إجمالي الطاقة الفندقية بالمنطقة الشمالية في أقليم طرابلس وبنغازي اللذان يحويان أعلى نسبة تجمع سكاني في البلاد .
- 3- توجد أعلى نسبة مرافق الإيواء في مدينتي طرابلس ، وبنغازي أكبر مدينتين في البلاد من حيث عدد السكان والخدمات الوظيفية ونسبة التحضر ، وخدمات البنية التحتية .
- 4- تبلغ نسبة مرافق الإيواء في المنطقة الوسطى حوالي 16.1 % من إجمالي المرافق وذلك راجع لانخفاض الكثافة السكانية بها .

الفصل الثالث :

حركة السياحة الدولية إلى ليبيا

- توجهات حركة السياحة الدولية إلى ليبيا
- تحليل الطلب السياحي الدولي (تطبيق على مدن
طبرق وشحات وغدامس)

1.3 مقدمة

يتكون الإطار العام لظاهرة السياحة من جانبين هما : جانب العرض السياحي والذي يشمل الموارد والإمكانات السياحية " الوجهة السياحية " ؛ وجانب الطلب السياحي على هذا العرض من قبل الأسواق العالمية والمحلية " مصدر الرحلات " . وهذان الجانبان يمثلان الانعكاس الزمني والمكاني لظاهرة السياحة ⁽¹⁾ .

ولقد تم التعرض في الفصل السابق إلى جوانب العرض السياحي في ليبيا " المقومات السياحية " ، أما هذا الفصل والفصل الذي يليه فإنهما سوف يكرسان لدراسة وتحليل حركة الطلب السياحي الدولي والمحلي في ليبيا والعوامل المؤثرة فيه ، والعلاقات الاقتصادية والاجتماعية والمكانية المترتبة على تلك الحركة.

وكما علمنا سلفاً عند عرضنا للإطار النظري لصناعة السياحة بأن الطلب السياحي يخضع لعدة مؤثرات بعضها خارجي مثل مستوى التطور الاقتصادي والاجتماعي ومدى الاستقرار السياسي سواء في الدول المصدرة أو في المستقبلية للساحين . أما العوامل الأخرى المؤثرة في الطلب السياحي فهي شخصية مثل المستوى التعليمي والثقافي والدخل بالإضافة إلى الرغبة في الاسترخاء الجسدي والذهني .

وهذه العوامل ذات علاقة وثيقة ببعضها ، وتعمل متداخلة على زيادة الطلب السياحي الدولي . لكنها تختلف من مكان إلى آخر في مدى تأثيرها على حركة السياحة ، ففي الدول الصناعية، والتي ترتفع فيها الدخول والتعليم ونسبة التحضر ونسبة مساهمة المرأة في القوة العاملة، والتي تنصف بإنخفاض حجم الأسرة ، فإنها تعتبر من أهم الأسواق المصدرة والمستقبلية للساحين في العالم سواء كانت تلك سياحة دولية ، أو داخلية وعلى العكس من ذلك فإن الدول النامية والتي تعاني من مشاكل اقتصادية واجتماعية ويغلب عليها الطابع الريفي فإن مساهمتها في السياحة الدولية قليلة ، وتسود فيها حركة السياحة الداخلية ⁽²⁾ .

وتشير الإحصائيات إلى الزيادة المستمرة في حركة السياحة الدولية مما يشير إلى تنامي تأثير عوامل الطلب السياحي عالمياً ، وإلى تزايد اهتمام دول العالم بتطوير إمكاناتها السياحية والترويج لها محلياً ودولياً .

2.3 توجهات حركة السياحة الدولية الى ليبيا

ولنقصي وتحليل حجم الطلب السياحي الدولي في ليبيا سوف نقوم بدراسة حجم السياحة الدولية إلى ليبيا وأثارها على ميزان المدفوعات والعمالة في البلاد ، ثم نقوم كذلك بتحليل وصفي لخصائص الطلب السياحي الدولي في ثلاثة مناطق جذب سياحية ، لغرض التعرف على الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والديموجرافية لهذه العينة ، وكذلك لمعرفة مدى تقييم هذه العينة للخدمات السياحية في البلاد .

(1) محمد صبحي عبد الحكيم ، وحمدى أحمد الديب ، مرجع السابق ، ص 87.

(2) Cooper , C . , Fletcher , J . , Gilbert , D., and Wanhill , S . , Op. Cit pp . 33 – 36.

1.2.3 حجم السياحة الدولية إلى ليبيا :

تشير الإحصائيات إلى أن حجم السياحة الدولية في تزايد مستمر ، فقد ارتفع عدد السياح في العالم من حوالي 25 مليون سائح عام 1950 م ليصل إلى 115 مليون سائح عام 1965 م ، واستمرت هذه الزيادة لتصل إلى حوالي 513 مليون سائح عام 1995 م ، وقد استحوذت قارة أوروبا على أكثر من نصف هذه الأعداد ⁽¹⁾ . أما إذا نظرنا إلى نصيب القارة الأفريقية من السياحة الدولية على مدى ثلاثين عاماً ، كما هو مبين في جدول رقم (1.3) فإنه يتضح لنا بأنها مساهمة ضئيلة تتراوح ما بين 1.7 % عام 1965 م إلى 4.0 % عام 1995 م ، وهذه النسبة على الرغم من تسجيلها بعض النمو البطيء إلا أنها تظل قليلة جداً لإجمالي قارة تحوى على ما يزيد عن أربعين دولة .

هذا في الوقت الذي وصل فيه عدد السائحين في فرنسا على سبيل المثال عام 1990 م إلى حوالي 11.8 % من إجمالي السياحة الدولية ، وإلى ما يعادل حوالي ثلاثة أضعاف نسبة قارة أفريقيا في تلك السنة، كما بلغ نصيب كل من أمريكا وأستراليا وإيطاليا في ذلك العام حوالي ضعف نصيب القارة الأفريقية ، حيث بلغت نسبها على التوالي كما يلي 9.4 % ، 8.1 % ، 6.3 % ⁽²⁾ ، وهذه كلها مؤشرات على ضعف الطلب السياحي على دول القارة الأفريقية.

أما إذا نظرنا إلى نصيب ليبيا من السياحة الدولية بالمقارنة مع إجمالي القارة الأفريقية فإنه يبدو ضئيل جداً وفي تناقص مستمر كما هو مبين في الجدول السابق وشكل (1.3).

فقد وصلت أعلى نسبة سائحين في ليبيا إلى حوالي 4.3 % من حركة السياحة الأفريقية في عام 1975 م وأدناها إلى حوالي 1 % عام 1998 م ، أما المتوسط النسبي فقد وصل إلى حوالي 2.1 % ، أما نصيب جارات ليبيا (مصر ، تونس ، المغرب) من مجموع السياحة الأفريقية فقد تجاوز نصيب ليبيا بكثير ، بل وتمثل هذه الدول أهم الوجهات السياحية في القارة الأفريقية ، على الرغم من أنها تشاطر ليبيا كثيراً من القواسم المشتركة سواء كانت طبيعية أو جغرافية أو اجتماعية أو حضارية ، وظل نصيب مصر من السياحة الأفريقية يتراوح ما بين 12.9 % إلى 27 % أما تونس فقد تذبذب ما بين 8.2 % إلى 22.1 % في حين بلغ الجانب المغربي ما بين 13.1 % إلى 30.9 % ، وقد استحوذت هذه الدول الثلاث معاً ولمدة ثلاثون عاماً على أكثر من نصف أعداد السائحين القادمين إلى القارة الأفريقية بمتوسط قدره 55.7 % ، في هذه الأثناء كانت ليبيا من أهم الدول المصدرة للسائحين إلى جاراتها الثلاث هذه ، فقد بلغت نسبة السائحين الليبيين إلى تونس عام 1988 م حوالي 36 % من مجموع السائحين الدوليين القادمين إلى تونس .

(1) Lickorish , L . J . , and Jenkins , C . L . , (1997) An Introduction to Tourism . , Oxford : Butterworth – Heinemann , p . 4 .

(2) Cooper , C . , Fletcher , J . , Gilbert , D . , and Wanhill , S . , Op. Cit p . 66

جدول رقم (1.3) مقارنة نسب السياحة في دول شمال أفريقيا مع بقية القارة

الدولة	أفريقيا		نسبة ليبيا	نسبة مصر	نسبة تونس	نسبة المغرب
	السنة	مليون سائح	السنة الكلية			
1965	2	100	3.2	27.0	8.2	30.9
1970	3	100	2.7	13.0	22.1	27.1
1975	6	100	4.3	14.4	18.3	24.2
1980	9	100	1.5	14.9	19.1	13.1
1985	12	100	1.1	12.9	17.0	13.6
1990	17	100	.5	15.6	20.9	17.5
1995	19	100	1.0	15.0	20.0	15.0

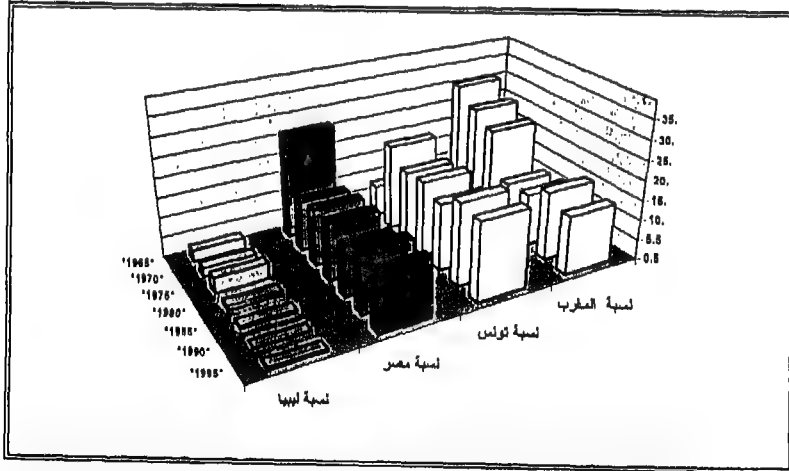
اضيفت اعداد السائحين القادمين الى مصر الى المجموع الإفريقي بدلا من الشرق الأوسط ، وذلك لغرض المقارنة بين دول شمال إفريقيا مع بقية القارة .
المصدر :

1- مصرف ليبيا المركزي النشرة الاقتصادية ، يونيو 1977 إدارة البحوث الاقتصادية والإحصاء طرابلس ص2

2- أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1980) المجموعة الإحصائية ، طرابلس ، ص54

3- International Tourism Quarterly (1972) * Regional Report No.7: North Africa * no . 4 pp . 19 - 30 .

4- Lickorish , L . J . , and Jenkins , C . L . , (1997) An Introduction to Tourism . , Oxford : Butterworth - Heinemann , p . 4



شكل (1.3) التدفقات السياحية الى دول شمال افريقيا (بالنسبة لاجمالي القارة)

ويمثل هذا العدد حوالي 72% من نسبة سائحي المغرب العرب الى تونس (1) ، كما احتلت ليبيا مركز الصدارة في اعداد السائحين العرب القادمين الى مصر في عام 1990م فقد بلغت نسبتهم حوالي 26.1% (2) ، ويرجع سبب كون ليبيا مصدرة للسائحين اكثر منها وجهة لهم هو قلة الاهتمام بالمرافق والخدمات السياحية داخلها والى ارتفاع الدخول فيها نسبيا من ناحية اخرى .

واجمالا يمكن القول بان حجم السياحة الدولية الى ليبيا ضئيل جدا اذا ما قورن بحجم التدفقات الدولية او الاقليمية . وقد تصبح ليبيا سوقا لاستقطاب السياحة الدولية اذا ما استطاعت الدولة ان تطور خدماتها بالمنتج السياحي عن طريق التخطيط الشامل والمدرک لاحتياجات هذا القطاع ، وكذلك اذا تمكنت الدولة من الدخول في الاسواق السياحية الدولية عن طريق التسويق والترويج لمنتجاتها وخدماتها السياحي وتحسين صورتها دوليا بكافة الوسائل والامكانيات سواء عن طريق الوجود التجاري بالخارج او عن طريق الشبكات الدولية للمعلومات او أي وسيلة اخرى تستخدم التقنية الحديثة

2.2.3 تطور حركة السياحة الدولية إلى ليبيا :

لقد أحاطت بليبيا في تاريخها الحديث عدة ظروف طبيعية وبشرية ، داخلية وخارجية حالت دون تنمية إمكانياتها السياحية ، ويعتبر عام 1963 م هو التاريخ الفعلي لبداية الحركة السياحية في ليبيا ، وهذا التاريخ مرتبط مع بداية تصدير النفط بكميات تجارية ، وتحول ليبيا من دولة مدينة إلى دولة ذات أرصدة كبيرة .

ففي عام 1963 م وجهت الدولة حينذاك بعض اهتماماتها لتنمية قطاع السياحة معتمدة على تقرير البنك الدولي للإشاعة والتعمير عام 1960 م والذي أوصى فيه على أهمية تطوير الإمكانيات السياحية في ليبيا كأحد البدائل الاقتصادية الأساسية (3) . لذلك فقد تم تخصيص مبلغ أربعة ملايين دينار ليبي في أول خطة تنمية خماسية (1963-1968 م) لتطوير قطاع السياحة ، ثم ارتفعت هذه المخصصات لتصل إلى 15 مليون دينار ليبي في الخطة الخمسية التالية (4) .

زاد الاهتمام في هذه السنوات بقطاع السياحة حتى وصل إلى إنشاء وزارة للسياحة والآثار عام 1967 م ولكن هذه الوزارة ما لبثت أن ألغيت بعد قيام الثورة في عام 1969 م وأصبحت مصلحة تابعة لوزارة الاقتصاد. ولم ينظر إلى قطاع السياحة كأحد البدائل الاقتصادية الهامة مثل الزراعة والصناعة، ومنذ بداية الحركة السياحية إلى ليبيا وحتى الآن طرأت عدة عوامل بعضها داخلي وبعضها الآخر خارجي ، ساهمت في ارتفاع حركة التدفقات السياحية تارة وفي انخفاضها تارة أخرى .

(1) حافظ ستيه ، وحسونه المزالي ، وحسين الديماس ، ودره محفوظ وعامر الوسلاتي (1993) القطاع السياحي في تونس الحويلة والأفاق المستقبلية ، دار سراس للنشر، تونس ، ص 47-48 .

(2) محمد صبحي عبد الحكيم ، وحمدى أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 272-273 .

(3) International Bank for Reconstruction and Development (1960) The Economic Development of Libya Oxford : Oxford University Press . p. 250.

(4) مصرف ليبيا المركزي (1977) تطور السياحة في الجماهيرية خلال الفترة (1969 - 1977) النشرة الاقتصادية ، إدارة البحوث الاقتصادية والإحصاء بمصرف ليبيا المركزي طرابلس ، مايو / يونيو ص 1 - 2.

وسوف نتعرض لتلك العوامل أثناء تحليل الحركة وخصائصها ، وفي هذه المرحلة سوف توصف كل الإحصائيات السياحية الرسمية بأنها حركة سياحية دولية إلى ليبيا ، وفي الأثناء سوف تتم محاولة للربط بين جزء من هذه الحركة السياحية ، وحركة العمالة المؤقتة القادمة من دول الجوار إلى ليبيا ، والتفريق بين هاتين الحركتين هام جدا ، لأن الحركة العمالية ، لا تعتبر حركة سياحية وليس لها نفس الآثار الاقتصادية المرجوة على ميزان المدفوعات أو العمالة أو تأثير المضاعف في حركة السوق . كما لا تنطبق عليها خصائص الحركة السياحية كالموسمية ، أو علاقتها بمرافق الإيواء والخدمات السياحية ، أو مدى تأثيرها بالدخل والتعليم ووقت الفراغ أو الخصائص الديموجرافية الأخرى .

ومن خلال تحليل الإحصائيات في الجدول رقم (2.3) يتضح لنا بأن هناك تذبذبا واضحا في نسبة ارتفاع وانخفاض الأفواج السياحية الدولية القادمة إلى ليبيا ، وتأخذ هذه التذبذبات نسقا واضحا على فترات زمنية محددة ، قد تكون ذات علاقة بمصادر الدخل ومدى التوتر والانفراج في العلاقات السياسية إقليميا أو دوليا . هذا بالإضافة إلى مدى اهتمام الدولة بتطوير هذا المرفق أو عدمه ، ففي أعوام الستينات (1964 - 1968 م) شهدت الحركة السياحية تطورا نسبيا ، فقد ارتفع عدد السائحين من 61 ألف عام 1964 م ليصل إلى 65 ألف سائح عام 1965 م ، بمعدل نسبة زيادة بلغت حوالي 6.5% ، ثم ارتفع هذا العدد في عام 1968 م ليصل إلى 134 ألف سائح ، بمعدل نسبة زيادة بلغ حوالي 106.1% .

وكانت نسبة المشاركة العربية في هذه الأثناء أقل من مثلتها الأجنبية ، حيث بلغ المتوسط النسبي للمشاركة العربية في الستينات حوالي 32.3% بينما بلغ المتوسط النسبي للنصيب الأجنبي حوالي 67.7% ، وهذه الحقبة يمكن أن نطلق عليها فترة الوفرة المادية الأولى التي أعقبت استخراج النفط بكميات تجارية ، وقد واكبت هذه الفترة حركة واسعة من قبل الشركات العالمية التي تعمل بالتنقيب عن النفط، واستخراجه وتسويقه ، وتطلب هذا الوضع قدوم أعداد كبيرة من الفنيين والمستشارين والعاملين بصناعة النفط ، مما ساهم في زيادة عدد الزيارات إلى ليبيا ، كما شهدت هذه الفترة بداية الشروع في تشييد مشاريع تنموية ضخمة تطلبت أعداد كبيرة من الأيدي العاملة والتي أتت من الدول المجاورة مضيفة أعداد أخرى إلى حجم الزيارات إلى ليبيا ، وتميزت هذه الفترة أيضا باهتمام الدولة حينذاك بتنمية وتطوير قطاع السياحة فأنشأت وزارة للسياحة عام 1967 م ، كما رصدت المخصصات المالية لتطوير الخدمات السياحية محليا والترويج لها في الأسواق الدولية ، وهذا قد يفسر الارتفاع الكبير للأفواج السياحية عام 1968 م حيث بلغ معدل نسبة الزيادة حوالي 106.1% .

وفي هذه الفترة كانت توجد قاعدة بريطانية في طبرق وأخرى أمريكية في طرابلس، وكانت هناك حركة سفر بين الأفراد العاملين في القواعد وذويهم ، هذا بالإضافة إلى وجود جالية إيطالية كبيرة في طرابلس تعمل في التجارة والصناعة والزراعة ، وكانت علاقاتها وثيقة بجذورها في إيطاليا مما ساهم في زيادة حركة السفر إلى ليبيا حينذاك .

وفي عام 1970 م شهدت حركة السياحة الدولية إلى ليبيا انخفاضا ملحوظا بلغ معدله حوالي 42.5 % ، ويعزى إنخفاض المسافرين في تلك السنة من ناحية ، إلى ترقب المسافرين للتطورات التي قد تحدث بعد تغير النظام السياسي .

جدول رقم (2.3)
تطور حركة السياحة الدولية إلى ليبيا
1964 - 1998

السنة	حركة السياحة إلى ليبيا (بالآلاف)	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان	الرقم القائمي	السائحون العرب (بالآلاف)	النسبة المئوية %	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان	السائحون الأجانب (بالآلاف)	النسبة المئوية %	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان
1964	61	-	100	17	28.0	-	44	72.0	-
1965	65	6.5	106.1	16	25.0	5.8 -	49	75.0	11.4
1968	134	106.1	219.6	59	44.0	268.7	75	56.0	53.1 -
1970	77	42.5 -	126.2	50	64.8	15.2 -	27	35.2	58.5 -
1973	258	235.1	422.9	230	89.1	360	28	10.9	3.7 -
1975	238	7.7 -	390.1	188	78.9	18.3 -	50	21.1	78.6
1980	136	42.8 -	222.9	43	31.6	77.1 -	93	68.4	86.0
1983	132	2.9 -	216.4	77	58.3	79.1 -	55	41.7	40.8 -
1985	100	24.2 -	163.9	غ	-	-	100	100.0	81.8
1990	96	4.0 -	157.3	غ	-	-	96	100.0	4.0
1993	659	586.5	1080.3	596	90.4	674.0	63	9.6	34.3 -
1995	1831	177.8	3001.6	1775	96.9	197.8	56	3.1	11.11 -
1998	919	49.8 -	1506.5	899	97.8	49.3 -	20	2.2	64.3 -

- النسب من حساب الباحث .

المصدر :

- 1- بنك ليبيا المركزي ، النشرة الاقتصادية (1970) إدارة البحوث الاقتصادية والإحصاء ص 7 (من سنوات 64 - 69) .
- 2- مصرف ليبيا المركزي ، النشرة الاقتصادية مايو ، يونيو 1977 إدارة البحوث الاقتصادية والإحصاء طرابلس ، ص 2 (سنوات 69 - 1976 م) .
- 3- أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1980) المجموعة الإحصائية طرابلس ص 55 ، (1980-1985) .
- 4- جامعة الدول العربية (1990) المجموعة الإحصائية العربية الموحدة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا القاهرة ص 80 - 88 ، (1985 - 1990) .
- 5- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1998) الكتب الإحصائية طرابلس ص 16 ، (1993 - 1995)
- 6- إحصائيات أمانة السياحة غير منشورة ، (1998) .

ومن ناحية أخرى فقد تم في تلك السنة إجلاء القواعد الأجنبية عن أرض الوطن وتم كذلك ترحيل الجالية الإيطالية ، كل هذه الظروف أدت إلى انخفاض الحركة السياحية في تلك السنة وخاصة الأجنبية التي وصلت نسبتها إلى حوالي 35.2 % مما ساهم في ارتفاع نظريتها العربية والتي بلغت نسبتها حوالي 64.8 % .

أما الفترة الثانية للارتفاع النسبي في حركة السياحة فقد تزامنت مع فترة الوفرة المادية الثانية والتي امتدت من عام 1973 م وحتى 1983 م . ففي هذه الأثناء ارتفعت أسعار النفط ارتفاعاً كبيراً مما أدى إلى تدفق أموال طائلة إلى خزينة الدولة ، والتي حولت أجزاء كبيرة منها إلى برامج تنموية ضخمة سواء في الزراعة أو الصناعة أو في إنشاء البنية التحتية ، هذه المشاريع تطلبت مرة أخرى أعداداً ضخمة من الأيدي العاملة والتي أتى أغلبها من الدول العربية .

ومن خلال تلخيص الجدول السابق رقم (2.3) يمكن ملاحظة إنه على الرغم من الزيادة التي حققتها الأعداد السياحية خلال حقبة السبعينات على سابقتها حقبة الستينات ، إلا أن هذه الزيادة أخذت في الانخفاض منذ عام 1975 م وحتى عام 1983 م ، ولم يكن معدل الانخفاض هذا على وتيرة واحدة ، فقد بلغ في عام 1975 م حوالي 7.7 % أما في عام 1980 م فبلغ 42.2 % ثم وصل إلى 2.9 % في عام 1983 م ، كما يلاحظ كذلك أن نسبة المشاركة العربية في الأفواج السياحية كان أعلى من المشاركة الأجنبية ، باستثناء عام 1980 م ، الذي شهد تغيراً إيجابياً في أعداد السائحين الأجانب بلغت نسبة حوالي 68.4 % .

كما شهد النصف الأخير من عقد الثمانيات وأوائل التسعينات انخفاضاً واضحاً في حركة السياحة بلغ معدله 24.2 % عام 1985 م و 4.0 % لعام 1990 ، ثم عادت لترتفع في عامي 1993 م و 1995 م بمعدل زيادة قدرة 586 % و 177.8 % على التوالي ، ثم انخفضت الأفواج السياحية مرة أخرى في عام 1998 م بمعدل قدره 49.8 % ، ويلاحظ أن أعداد السائحين الأجانب أخذت في الانخفاض منذ عام 1985 م وحتى عام 1998 م ، نجم عنه ارتفاع في أعداد السائحين العرب وخاصة من عام 1993 م وحتى عام 1998 م الذي بلغت فيه نسبة المشاركة العربية حوالي 97.8 % .

وقد تميزت هذه الفترة بتوفر عوامل جذب وعوامل طرد في آن واحد الأمر الذي أدى إلى تذبذب حجم الحركة وعدم تكافؤ نسب المجموعات المشاركة ، ففي هذه الأثناء انخفضت أسعار النفط عالمياً ، مما أدى إلى تدني عوائده ، ودعا الحكومة الليبية إلى اتخاذ بعض الإجراءات لمواجهة الأزمة الاقتصادية والاجتماعية ، وفرض بعض القيود على تحويلات العملة الصعبة⁽¹⁾ ، هذه الإجراءات ساهمت في تقليل فرص العمالة ومن ثم انخفاض الزيارات إلى ليبيا ، كما شهدت هذه الفترة تدهور في العلاقات الليبية الأمريكية والتي انتهت بالاعتداء على مدينتي طرابلس وبنغازي في عام 1986 م ، كما أن العلاقات العربية لم

* لم ترصد أعداد السائحين العرب في هذه الفترة لعدم توفرها .

(1) ماجدة إبراهيم عامر (1994) ، التركيب الاقتصادي للسكان في ليبيا ، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة معهد البحوث والدراسات الأفريقية ص 19 .

تكن في أحسن أحوالها ، أما في مطلع التسعينات فقد فرض على ليبيا حظر جوى من قبل هيئة الأمم المتحدة ، كل هذه الظروف عملت كعوائق أمام حركة السفر إلى ليبيا .

أما من حيث الجوانب المشجعة على حركة السفر إلى ليبيا فقد كان تأثيرها إيجابياً وفي المنطقة العربية بصفة خاصة ، فقد أدى الانفراج في العلاقات العربية منذ عام 1989 م إلى فتح الحدود مع دول الجوار ، وإلغاء تأشيرات الدخول إلى ليبيا أمام مواطني الدول العربية مما كان له الأثر الفعال على تدفق أعداد كبيرة من المسافرين العرب إلى ليبيا⁽¹⁾.

كما أدت تداعيات حرب الخليج الثانية إلى فقدان كثير من العمالة العربية وظائفها وحرفلها في كل من العراق والكويت ، الأمر الذي قد يكون ساهم في دفع الكثير منهم إلى السفر إلى ليبيا بحثاً عن العمل ، وقد يحفزهم على ذلك عدم وجود إجراءات وتأشيرات للدخول إليها .

وإجمالاً يمكن القول بأن حركة السياحة الدولية إلى ليبيا بدأت بشكل متواضع في أوائل عقد الستينات ، وقد اتسمت مسيرة التطور هذه بالتذبذب من سنة إلى أخرى ومن فترة زمنية إلى أخرى ، وذلك تحت مؤثرات داخلية وأخرى خارجية تمثلت في الأوضاع الاقتصادية والسياسية ، كما تبين بأن جزءاً من هذه الحركة قد تكون له علاقة بالعمالة المؤقتة في مشاريع التنمية التي خلفتها مداخل النفط .

3.2.3 مصادر الحركة السياحية الدولية :

تعتبر دراسة مصادر الحركة السياحية أحد الجوانب الرئيسية في دراسة حركة التدفقات السياحية ، لأنها تمثل أحد الأسس الهامة في رسم الخطط السياحية . فهي تمثل خصائص السوق السياحي لمناطق المصدر من وجهة نظر الدخل و وقت الفراغ وسياسة الإجازات ومستويات التعليم ، ورغبات وطموحات السياح ، كما أن هذا الجانب من الدراسة يوضح خريطة المصادر التقليدية وغير التقليدية للسياح بهدف الوصول إلى صورة حقيقية عن السياحة في الدولة المستقبلة⁽²⁾ .

ومن خلال تحليل البيانات في الجدول رقم (3.3) يمكننا ملاحظة الآتي :

1- تنقسم مناطق إرسال السائحين الدوليين إلى خمس مناطق رئيسية هي : المنطقة العربية والمنطقة الأوروبية ، والمنطقة الأمريكية ، والمنطقة الآسيوية ، والمنطقة الأفريقية ، أنظر شكل (2.3) .

2- تعتبر المجموعة العربية هي أكبر المجموعات السياحية ، حيث بلغ متوسطها النسبي حوالي 70.1 % ، هذا على الرغم من تسجيلها بعض التذبذب نتيجة للظروف الاقتصادية أو السياسية .

(1) ماجدة إبراهيم عامر : المرجع السابق ، ص 20 .

(2) محمد صبحي عبد الحكيم ، وحمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 267 .

3- تأتي المجموعة الأوربية فى المرتبة الثانية بمتوسط نسبي قدره 20.1 % وهى فى تناقص مستمر ، وإن طرأ عليها بعض التحسن فى أحيان قليلة .

4- سجلت المجموعة الأمريكية المرتبة الثالثة بمتوسط نسبي قدره 3.5 % وهى فى انخفاض مستمر وصل فى بعض الأحيان إلى الصفر .

5- أما السياحة الآسيوية فهى قليلة بصفة عامة حيث سجلت متوسط نسبي قدره حوالى 2.1 % ، وقد احتلت المرتبة الرابعة ، ويلاحظ عليها الارتفاع الطفيف خلال الثمانينات وأوائل التسعينات .

6- تأتي المجموعة الأفريقية كأقل المجموعات بمتوسط نسبي قدره 0.6 % هذا ويلاحظ أن مجموعة الدول الأخرى قد سجلت متوسطا نسبيا قدره 3.3 % ، ولكن هذا التصنيف لم يستمر بعد عام 1983م.

وفيما يلي سوف نقوم بدراسة وتحليل الإحصائيات المتعلقة بهذه المجموعات بشئ من التفصيل ، وذلك على الرغم من قلة الإحصائيات الدقيقة المتعلقة بكل مجموعة ، ولكن الإحصائيات المتوفرة سوف تعطينا مؤشرات لتفسير طبيعة وحجم وظروف كل مجموعة على حدة .

1.3.2.3 المجموعة العربية :

تمثل السياحة العربية جزءا كبيرا من حجم السياحة الدولية إلى ليبيا ، إذ تستأثر بحوالى 70.1 % كمتوسط نسبي للفترة الواقعة فيما بين أعوام 1964 - 1998 م ، وقد تطور حجم السياحة العربية من حوالى 28.4 % من جملة السياحة الدولية إلى ليبيا عام 1964 م لتصل إلى حوالى 97.8 % لعام 1998 م ، ولكن على الرغم من معدلات الزيادة التى حدثت فى السياحة العربية ، إلا إنه طرأت عليها بعض التغيرات السلبية فى بعض السنوات ، فقد وصلت نسبة معدل النقصان فى عام 1970 م حوالى - 15.3 % وفى عام 1980 م حوالى - 77.2 % وفى عامي 1996 م و 1997 م على التوالي - 33.1 % و 27.3 % أنظر ملحق الفصل (1.3) .

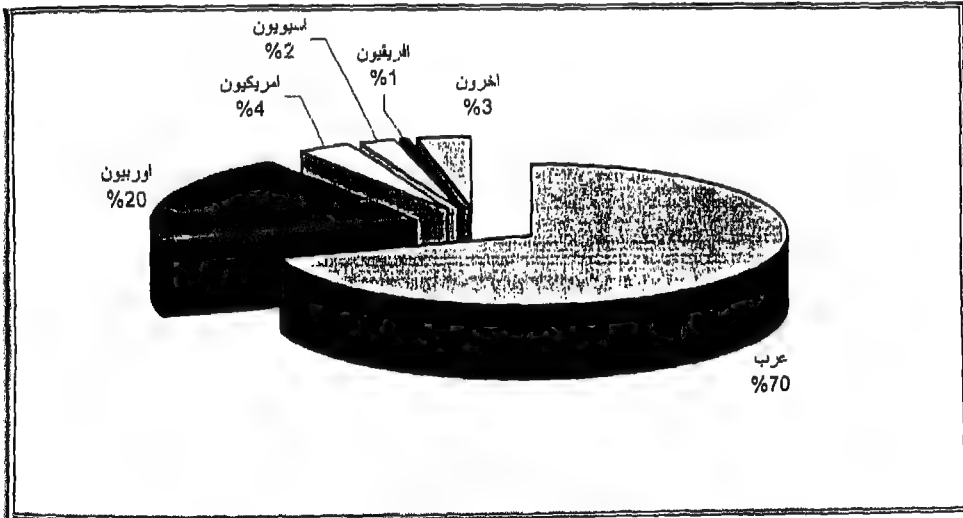
وتشير البيانات الموضحة فى جدول رقم (4.3) إلى عدة مؤشرات تفسر طبيعة حركة السياحة العربية إلى ليبيا ، فيتضح بأن عامل الجوار قد ساهم فى سهولة الحركة بين ليبيا والدول العربية الأفريقية أكثر من مثيلاتها العربية الآسيوية ، هذا بالإضافة إلى تأثيرات وروابط العمل والهجرة ، مما انعكس على حركة التدفقات السياحة العربية إلى ليبيا.

جدول رقم (3.3) توزيع السائحين حسب مناطق الارسل الرئيسية لفترة 1964 - 1998

السنة	عرب		أوربيون		أمريكيون		آسيويون		أفريقيون		آخرون	
	العدد الآلاف	%	العدد الآلاف	%	العدد الآلاف	%	العدد الآلاف	%	العدد الآلاف	%	العدد الآلاف	%
1964	17	28.0	26	43.0	10	16.4	8	1.3	1	.2	7.1	11.6
1965	16	25.0	31	48.0	9	13.8	1	1.6	3	.5	7.7	11.8
1968	59	44.0	49	36.6	8	5.9	2	1.8	8	.6	15.2	11.3
1970	50	64.9	16	21.0	4	5.1	2	2.1	5	.7	4.5	5.8
1973	230	89.0	17	6.6	2	.7	2	.8	9	.3	6.1	2.3
1975	188	78.9	32	13.4	3	1.2	4	1.6	1	.5	10	4.0
1980	43	31.6	70	51.6	5	3.7	3	2.2	3	2.3	12	8.9
1983	77	58.3	46	34.7	-	-	5	3.8	2	1.9	2	1.3
1993	596	90.4	34	5.2	2	.3	24	3.6	2	0.4	-	-
1994	1441	96.5	33	2.2	2	0.1	14	0.9	2	0.2	-	-
1995	1775	96.9	37	2.1	2	0.1	15.5	0.9	2	0.1	-	-
1996	1188	93.1	55	4.3	3	0.2	27	2.0	4	0.3	-	-
1997	864	97.3	18	2.0	0.7	0.1	4	0.5	2	0.1	-	-
1998	898	97.8	13	1.4	0.6	0.1	5	0.5	1.4	0.2	-	-
المتوسط	70.1	70.1	20.1	20.1	3.5	3.5	2.1	2.1	.6	.6	3.3	3.3

- النسب من عمل الباحث .

المصدر : نفس مصادر جدول رقم (2.3)



شكل (2.3) توزيع متوسط السائحين الدوليين حسب مناطق الارسل الرئيسية
(1998 - 1964)

فتشير البيانات إلى أن الدول العربية الأفريقية تسهم بمتوسط قدره حوالي 84.6 % من مجموع السياحة العربية أنظر شكل رقم (3.3)، وتستأثر كل من مصر وتونس والجزائر بالنصيب الأكبر من هذه الحركة بمتوسطات هي على التوالي 19.7 % ، 20.2 % ، ولكن هذه التدفقات العربية كما أشرنا سابقا ليست مستقرة من سنة إلى أخرى ولكنها عرضة إلى تذبذبات إيجابية وسلبية ، وقد تبدو شديدة في بعض الأحيان ، وهي تعكس حالات التوتر والانفراج السياسي بين الدول العربية وتأثيراتها على تدفق الحركة البشرية عبر الحدود فقد انخفضت نسبة المشاركة المصرية من 50.5 % لتصل إلى حوالي 27.6 % عام 1975 م ، ثم إلى 1.3 % عام 1980 م ، وهذه البيانات تعكس حالة التوتر في العلاقات السياسية بين البلدين ، والتي أخذت تسوء منذ توقيع اتفاقية السلام مع إسرائيل ، إلى أن وصلت إلى مستوى إغلاق الحدود ، ولكن أعداد المسافرين سرعان ما أخذت في الارتفاع من جديد عقب إعادة فتح الحدود بين البلدين عام 1989 م ، إلى أن وصلت نسبة هذه الأعداد إلى حوالي 40.8 % من جملة السانحين العرب عام 1998 م .

أما الأفواج السياحية التونسية فقد ارتفعت من حوالي 37.8 % عام 1973 م لتصل إلى حوالي 43.2 % عام 1975 م ، وقد يعزى هذا التحسن الذي بطرأ على الأعداد السياحية إلى تأثير اتفاقية جربة الحدودية بين البلدين ، ثم ارتفعت هذه الأفواج السياحية مرة أخرى لتصل إلى حوالي 61.4 % في عام 1978 م ، ولكنها ما لبثت وإن انخفضت بشدة وبشكل واضح لتصل إلى أدنى حد لها بحوالي 6.1 % في عام 1980 م .

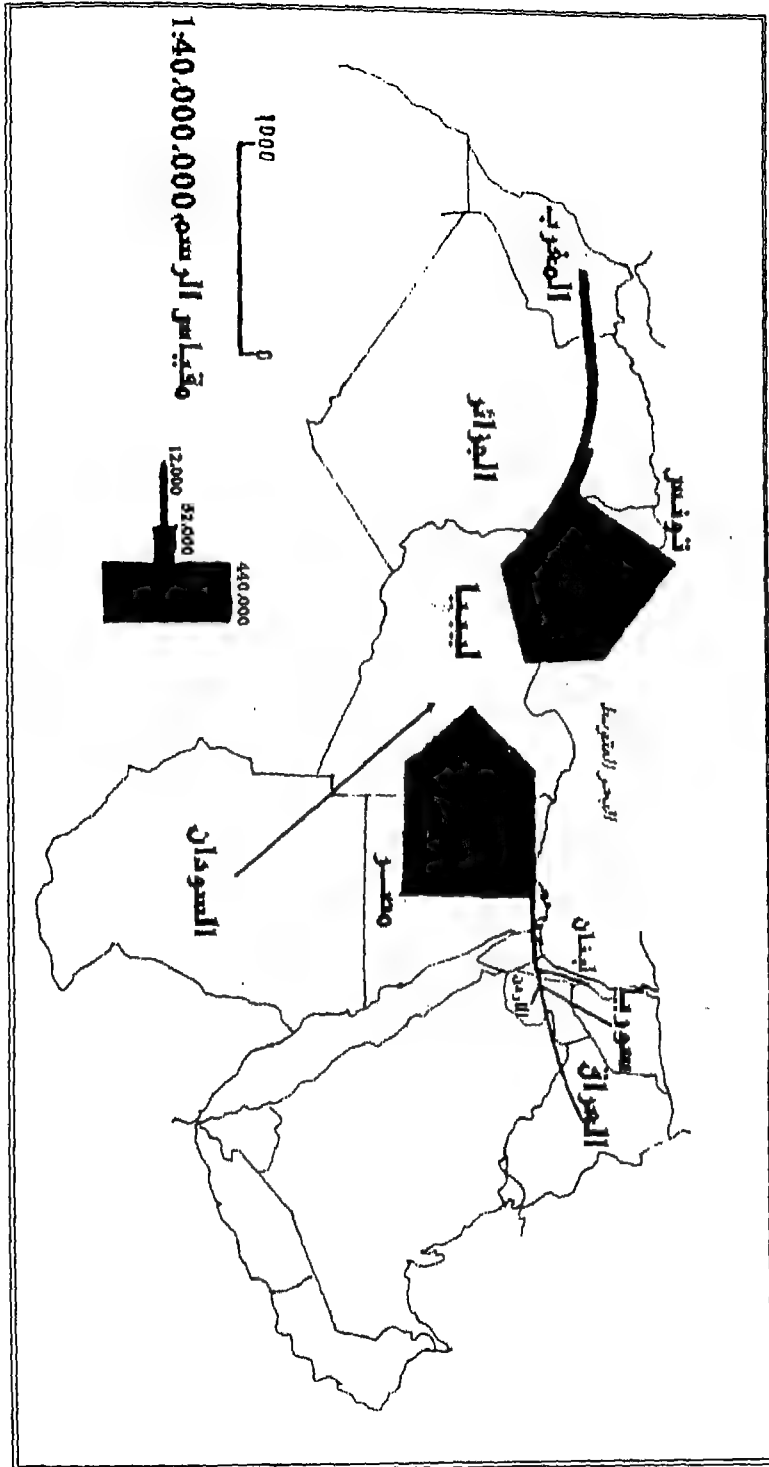
جدول رقم (4.3)

توزيع السياح العرب حسب الجنسية للفترة 1973 - 1998 م

السنة	مصر	تونس	الجزائر	السودان	المغرب	سوريا	لبنان	العراق	الأردن	دول عربية أخرى	المجموع
1973	116410 % 50.5	87041 % 37.8	1992 % 0.8	2940 % 1.3	354 % 0.2	9331 % 4.1	4282 % 1.9	683 % 0.3	3036 1.3	4189 % 1.8	230258
1975	51881 27.6	81155 43.2	7245 3.9	15653 8.3	2816 1.5	12075 6.4	5248 2.7	656 0.3	4471 2.3	6495 3.4	187695
1976	13295 17.3	19461 25.3	3762 4.9	13643 17.7	1630 2.1	8232 10.7	6081 7.9	1092 1.4	3643 4.7	5934 7.7	76777
1977	1789 4.4	22820 56.2	9493 23.3	845 2.1	860 2.1	477 1.1	755 1.8	606 1.4	985 2.4	1942 4.7	40572
1978	1029 1.4	42396 61.4	14812 21.5	2608 3.7	847 1.2	871 1.3	587 0.8	1001 1.4	807 1.2	4012 5.8	68970
1979	861 1.8	19727 42.1	19233 41.3	1580 3.3	734 1.5	878 1.8	331 0.7	875 1.8	398 0.8	2227 4.7	46844
1980	571 1.3	2602 6.1	32938 77.0	2473 5.8	229 0.5	1630 3.8	437 1.0	214 0.5	213 0.5	1451 3.4	42758
1997	284062 32.5	436146 50.2	56120 6.4	13372 1.5	57443 6.5	11817 1.3	860 0.1	5613 0.6	3465 0.4	3054 0.3	871952
1998	366650 40.8	439214 48.6	32096 3.5	2168 0.2	25955 2.9	11684 1.3	1005 0.1	13287 1.4	3048 0.3	4175 0.5	898317
متوسط النسب	19.7	37.8	20.2	4.8	2.1	3.5	1.8	1.0	1.5	3.5	100

المصدر :

- 1- إحصائيات أمانة السياحة غير منشور 1998.
- 2- أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1975) المجموعة الإحصائية طرابلس ص 40.
- 3- أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1977) المجموعة الإحصائية طرابلس ص 51.
- 4- أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1980) المجموعة الإحصائية طرابلس ص 55.



شكل (3.3) مصادر حركة السياحة العربية الى ليبيا عام 1998

وقد كان هذا الانخفاض بعد الاضطرابات السياسية التي حدثت في مدينة قفصة التونسية ، وإتهام تونس لليبي بالتدخل في هذه الأحداث ، وما ترتب على ذلك من توتر في العلاقات بين البلدين⁽¹⁾. ولكن الأعداد السياحية سرعان ما عادت إلى الارتفاع بعد الانفراج السياسي إلى أن وصلت إلى 50.2 % من جملة السائحين العرب في عام 1997 م .

كما تشير الإحصائيات أيضا إلى أن المساهمة الجزائرية قد بدأت في الارتفاع التدريجي فيما بين أعوام 1973 م ، 1976 م حيث تراوحت ما بين 0.8 % و 4.9 % ، ثم أخذت الزيادة في الارتفاع الشديد فيما بين أعوام 1977 م ، 1980 م حيث تراوحت ما بين 23.3 % و 77.0 % ، ولكنها عادت إلى الانخفاض حتى وصلت إلى حوالي 3.5 % عام 1998 م ، ويبدو واضحا أن أعداد الأفواج الجزائرية تميل إلى الانخفاض في حالات الانفراج السياسي مع كل من مصر وتونس ، أما في الأحوال التي تقل فيها الأفواج المصرية أو التونسية أو الاثنين معا فإن الأفواج الجزائرية تأخذ في الارتفاع .

ولكن يجب أن ينظر إلى إحصائيات السياحة العربية ببعض التحفظ ، نظرا لأن الكثيرين من القادمين إلى ليبيا كانوا يأتون لغرض العمل على الرغم من دخولهم بتأشيرات سياحية ويمكن الاستنتاج بأن هذه الحركة يغلب عليها طابع العمالة المؤقتة لعدة أسباب نذكر منها :

1- تلازم ارتفاع نسبة السائحين العرب مع فترات تدفق النفط وارتفاع أسعاره التي مكنت الدولة من القيام بمشاريع إنمائية ضخمة في الزراعة والصناعة والطرق والمباني إلى غير ذلك من بنية تحتية ، هذه المشاريع احتاجت إلى أيدي عاملة كثيرة لم تستطيع السوق الليبية توفيرها في هذه الأثناء كانت هناك قوة عمل كبيرة في الدول المجاورة سواء في مصر ، أو تونس ، أو الجزائر والتي جذبتها فرص العمل في المشاريع المختلفة مما دعى بعضهم إلى القدوم بتأشيرات سياحية ، وتؤكد الإحصائيات الليبية الخاصة بالعمالة إلى ارتفاع نسبة العمالة المؤقتة في هذه الأثناء فقد وصل في عام 1970 م عدد العمال المغتربين إلى حوالي 50 ألف عامل منهم حوالي 19.2 ألف عامل يعملون بالبناء والتشييد أما في عام 1975 م فقد ارتفع عدد الأيدي العاملة المغتربة لتصل إلى حوالي 223 ألف عامل منهم حوالي 120 ألف يعملون بالبناء والتشييد ، ثم ارتفع مرة أخرى ليصل إلى حوالي 562 ألف عامل عام 1983 م منهم حوالي 317 ألف عامل يعملون بالبناء والتشييد⁽²⁾ .

كما يبدو أن حركة التدفقات السياحية غير مستقرة ، وخاصة تلك القادمة من الدول الثلاث الرئيسية (مصر ، تونس ، الجزائر) بل وتبرز ظاهرة لتبادل ارتفاع حجم المسافرين بين هذه الدول الثلاث ، فعندما تقل نسبة حركة التدفقات لسبب أو لآخر من أحدا هذه الدول ترتفع حصة الأخرى كتعويض لذلك النقص كما أشرنا لذلك سابقا ، وهذه الحركة تعكس تعويض طلب عمالة منه توجهها سياحيا ينمو تدريجيا .

(1) زاهي بشير المغربي ومصطفى خشم (1991) تنمية الصادرات الليبية ، الهيئة القومية للبحث العلمي ، مركز العلوم الاقتصادية ، مطابع الثورة للطباعة والنشر ، بنغازي ، ص 181 .
(2) اللجنة الشعبية للأعلام والثقافة (1994) ليبيا الثورة في خمس وعشرون عاما من التحولات الاقتصادية والاجتماعية طرابلس ، ص 766 .

2- تأتي غالبية الأفواج السياحية العربية إلى ليبيا من دول تضع تطوير قطاع السياحة ضمن أولوياتها كأحد القطاعات الاقتصادية الهامة ، وترسم هذه الدول الخطط لتطوير مستوى الخدمات السياحية بها كما يروج لها محليا ودوليا ، بينما لا تولي ليبيا (الوجهة) في تلك الأثناء أية عناية بتطوير وتنمية صناعة السياحة . بل وتعاني مرافقها السياحية من الإهمال والقصور ، كما لا توجد بها أية خطط دعائية للإعلان عن المنتج السياحي الليبي محليا أو دوليا ، الأمر الذي حدى بكثير من السائحين الليبيين إلى قضاء إجازاتهم السنوية في الدول العربية المجاورة مثل مصر وتونس والمغرب، وهكذا يتضح لنا بأنه ليس هناك مبرر موضوعي يدفع بالسائحين العرب من هذه الأقطار والتي تتوفر بها الخدمات السياحية بالسفر إلى دولة لا تتوفر بها هذه الخدمات .

3- تأتي الأفواج السياحية العربية من دول تنخفض فيها متوسطات دخول الأفراد إلى درجة تعيق حركة السياحة الدولية ، ولم تتعدى متوسطات الدخل في هذه الدول ألفي دولار أمريكي ، حيث يبلغ المتوسط السنوي للفرد في تونس حوالي (1,971) دولار وفي مصر حوالي (1,070) وفي الجزائر حوالي (1,724) وفي المغرب حوالي (1,300) والسودان (270) وفي سوريا حوالي (1,176) .

أما إذا قارنا هذا الوضع بالأفواج السياحية ذات الوجهة المصرية أو التونسية أو المغربية أو السورية فإننا نجد أنها قادمة من دول ترتفع فيها متوسطات الدخل إلى درجة تمكنهم من توفير مخرجات قد تستخدم في الأنفاق على السلع والخدمات السياحية ، ومن بين هذه الدول دولة الإمارات العربية التي يصل فيها متوسط دخل الفرد السنوي إلى (26.850) دولار أمريكي والكويت حوالي (19.830) والسعودية حوالي (7.555) وليبيا حوالي (4.815)⁽¹⁾.

4- إن تكاليف الحياة من مأوى ومأكل ومشرب تبدو في ليبيا مرتفعة نسبيا عن تلك الدول المصدرة للأفواج السياحية ، وهذا ما يؤكد أيضا أن هذه الحركة البشرية ما هي إلا حركة عمالة مؤقتة تتدبر ماواها بأقل تكاليف ممكنة سواء في السكن الجماعي أو الإقامة في أماكن العمل هذا بالإضافة إلى مشاركة تكاليف الحياة الأخرى .

وهكذا نستنتج من السياق السابق بأن حركة الزوار العرب إلى ليبيا تمثل في غالبيتها حركة عمالة مؤقتة ولا علاقة لها بالهدف السياحي أو الأنفاق السياحي .

2.3.2.3 المجموعة الأوروبية :

إذا استثنينا حركة السياحة العربية إلى ليبيا واعتبرناها تمثل في الغالب حركة عمالة مؤقتة مرتبطة بمشاريع التنمية ، فإن حركة السياحة الأوروبية تأتي في المرتبة الأولى سابقة حركة التدفقات الأمريكية والاسبوية والافريقية ، ولكنها تتأثر أيضا بالعوامل الخارجية والداخلية سواء كانت سياسية ، أو اقتصادية .

(1) Middle East Review, The Economic and Business Report (1998), Twenty Third Editions. , Essex : Walder Publishing Ltd . p p . 6 – 166

وتشير الإحصائيات في الجدول رقم (3.3) وفي الملحق (1.3) السابقين إلى أن حجم السياحة الأوروبية إلى ليبيا اتسمت بطابع التذبذب ، فقد شهدت أعداد السائحين زيادة تدريجية أثناء أعوام الستينات حيث ارتفعت من 26 ألف سائح عام 1964 م إلى أن وصلت إلى 49 ألف عام 1968 م ، حيث بلغ معدل الزيادة السنوى حوالى 19.2 % لعام 1965 م ثم حوالى 58.1 % لعام 1968 م . ولقد تم التطرق إلى الأسباب التى أدت إلى تشجيع هذه الحركة سابقا والمتمثلة فى اهتمام الدولة بقطاع السياحة ووجود رعايا أوروبيين على الأراضي الليبية سواء لإقامات طويلة أو قصيرة .

ويلاحظ أيضا أن حركة التدفقات السياحية الأوروبية أخذت فى الانخفاض فى عامي 1970 م ، و 1973 م حيث بلغت 16 ألف سائح و 17 ألف سائح على التوالي ، وقد بلغت نسبة معدل النقصان السنوى لعام 1970 م حوالى 67.3 % ، أما إذا قارنا هاتين السنتين بعام 1964 م فإننا نجد بأن نسبة معدل النقصان بلغت حوالى 38.4 % عام 1970 م وحوالى 34.6 % لعام 1973 م ، ويرجع هذا الانخفاض إلى عدة أسباب منها : قيام الثورة الليبية فى أواخر عام 1969 م وما تتطلبه ذلك الحدث من تدابير داخلية ودولية ساهمت فى تقليل حركة السياحة فى تلك الفترة ، تلى ذلك إجلاء القاعدة الإنجليزية بطبرق ، وترحيل الجالية الإيطالية بطرابلس مما قلل بالطبع من حركة السياحة فى تلك الفترة ، وهذا بالإضافة إلى نشوب الحرب العربية الإسرائيلية فى عام 1973 م وما تلاها من توتر وعدم استقرار سياسى فى المنطقة مما أثر على حركة السفر فى المنطقة بأكملها ، كما أدت المقاطعة النفطية العربية فى تلك السنة إلى ارتفاع فى أسعار النفط التى أدت بدورها إلى ارتفاع تكاليف السفر .

وقد شهدت حركة الأفواج السياحية الأوروبية ارتفاعا ملحوظا فيما بين أعوام 1975 م ، و 1980 م حيث بلغت الأعداد على التوالي 32 ألف و 70 ألف سائح ، بمعدل زيادة سنوى بلغ 88.2 % و 18.5 % ، ويعتبر عدد السائحين الذى سجل عام 1980 م هو أعلى الأرقام السياحية الأوروبية ، وقد جاء هذا الارتفاع الإيجابي للسائحين الأوروبيين نتيجة لعدة أسباب منها : إنفتاح ليبيا على دول أوروبا الشرقية والاتحاد السوفيتي السابق ، وما ترتب عليه من قدوم شركات عديدة للبناء والتشييد والاستشارة ، ويعزز هذا الاستنتاج ما أشارت إليه التعدادات السكانية الليبية من زيادة فى أعداد جنسيات أوروبا الشرقية فى تلك الفترة ، والتى ارتفعت من 4101 عام 1974 م لتصل إلى 38292 عام 1984 م (1) . كما تلازم ارتفاع حركة الأفواج السياحية الأوروبية مع انخفاض نسبة المساهمة العربية فى تلك الأثناء والتى وصلت إلى 31.6 % من إجمالي السياحة العالمية القادمة إلى ليبيا ، مما يشير إلى أن جزءا من هذه الحركة له علاقة بالعمالة أيضا ، ولكن أعداد السائحين ما لبثت وأن عادت مرة أخرى إلى الانخفاض حتى وصلت فى عام 1998 م إلى حوالى 1.4 % من إجمالي نسبة السياحة .

ويعزى مرد هذا الانخفاض إلى بعض التوترات التى شابت العلاقات الليبية الأوروبية خلال عقدي الثمانينات والتسعينات ، هذا بجانب ما سببته أحداث حرب الخليج الثانية من آثار سلبية على حركة الأفواج السياحية فى المنطقة بأكملها ، أما أشد المؤثرات السلبية على حركة السياحة إلى ليبيا فهو ما سببه الحظر الجوى من مشقة ومعاناة للراغبين فى

(1) أمانة التخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1984) الإحصاء العام للسكان طرابلس .

زيارة البلاد ، إذا ينبغي على المسافرين استخدام أحد المطارات المصرية أو التونسية أولاً ، ثم يشرعون بعدها في رحلة برية طويلة ومضنية إلى الأراضي الليبية ، هذا الوضع ساهم في التقليل المستمر لحركة الأفواج السياحية الأوروبية بشكل واضح أثناء التسعينات . وإذا نظرنا إلى التوزيع الجغرافي للدول الأوروبية المصدرة للأفواج السياحية إلى ليبيا (الانعكاس المكاني) فإنه يتضح لنا حسب الإحصائيات المتوفرة والمبينة في الجدول رقم (4.3) والشكل (4.3) بأنه هناك خمس دول فقط تستأثر بحوالي 72.5 % من مجموع متوسطات السياحة الأوروبية ، تأتي إيطاليا في مقدمتها بمتوسط بلغ حوالي 30.6 % ، تليها بريطانيا بنسبة 13.1 % ثم ألمانيا بنسبة 12.4 % ، وفرنسا بنسبة 10 % وأخيراً مالطا بنسبة 6.4 % ، انظر كذلك شكل رقم (5.3) .

في الوقت الذي بلغت فيه نسبة كل من أسبانيا والبرتغال ودول البيلونكس والنمسا وتركيا والدول الاسكندنافية حوالي 2.2 % ، أما بقية الدول الأخرى فكان نصيبها حوالي 17.9 % وتمثل هذه الدول في أغلبها دول شرق أوروبا والاتحاد السوفيتي السابق .

ولعل الفرضية القائلة بأن حركة السياحة الدولية ترتفع عندما تتوفر أنواع من الإتصال الدولي في الماضي والحاضر ⁽¹⁾ ، تفسر سبب استحواذ إيطاليا على ثلث أعداد الأفواج السياحية الأوروبية القادمة إلى ليبيا ، وقد نشأت العلاقات الليبية الإيطالية في التاريخ الحديث أثناء فترة الاحتلال ، والتي أخذت أنماطاً مختلفة من العلاقات الثقافية والاقتصادية المميزة عقب حصول البلاد على استقلالها ، أما كل من ألمانيا وبريطانيا وفرنسا فلديها مصالح اقتصادية وثقافية مشتركة مع ليبيا نشأت إبان الحرب العالمية الثانية ولكنها ليست بنفس درجة العلاقات الليبية الإيطالية ، بجانب العلاقات التاريخية هناك عامل آخر يفسر استحواذ الدول الثلاث السابقة على أعلى نسبة تدفقات سياحية ، وهو أن هذه الدول الثلاث تأتي في مقدمة الدول الأوروبية المصدرة للأفواج السياحية ، فقد احتلت ألمانيا المرتبة الأولى بين الدول الأوروبية في عامي 1985 م - 1991 م تليها بريطانيا في المرتبة الثانية ثم فرنسا ، أما لإيطاليا فقد احتلت المركز السابع عام 1985 م والرابع عام 1991 م ⁽²⁾ .

3.3.2.3 المجموعة الأمريكية :

تشير الإحصائيات في الجداول السابقة إلى أن الأفواج السياحية الأمريكية قد أخذت اتجاهها عاماً منذ عام 1964 م وحتى الآن نحو الانخفاض المستمر ، وقد وصلت في أوائل الثمانينات إلى أدنى مستوى لها حيث لم يأت أي سائح أمريكي عام 1983 م .

(1) هـ . روبنسون ، المرجع السابق ، ص 129 .

(2) Harsseel , J.V.,(1994) Tourism : An Exploration . New Jersey : Prentice Hall p 10.

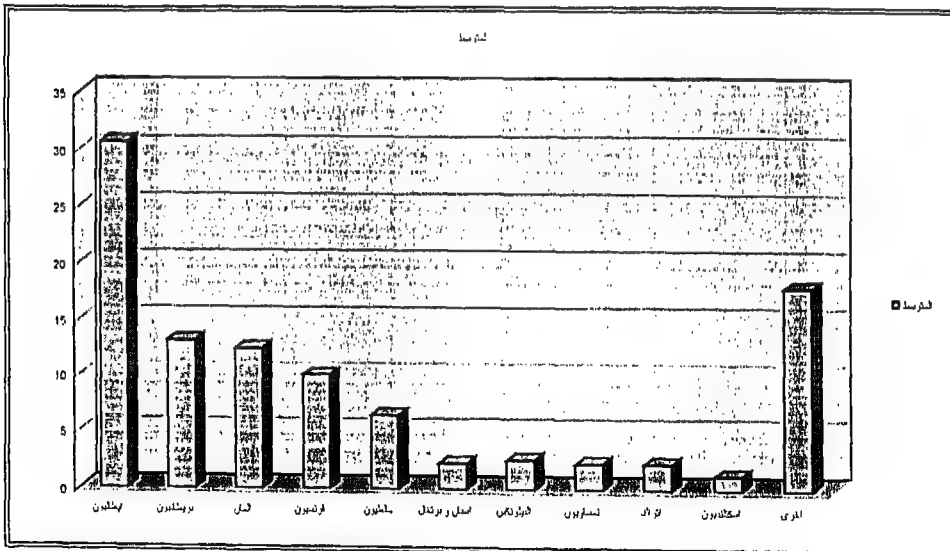
جدول رقم (5.3)
توزيع السياحة الأوروبية حسب أهم الدول
1978 - 1998 م

المتوسط	1998 %	1997 %	1980 %	1979 %	1978 %	السنة الجنسية
30.6	16.9	13.1	29.5	49.3	45.3	إيطاليون
13.1	11.7	9.4	13.8	13.9	16.8	بريطانيون
12.4	12.9	12.4	13.1	11.9	11.5	ألماني
10.0	14.4	12.9	7.2	7.6	7.4	فرنسيون
6.4	11.1	7.6	2.2	6.7	4.3	مالطيون
2.2	2.5	2.9	1.8	1.7	2.2	اسبان و برتغال
2.5	4.0	2.4	2.2	1.7	2.3	البيلونكس
2.2	4.4	3.5	1.0	1.1	1.0	غسايون
2.2	3.3	2.8	1.8	1.5	1.8	اتراك
1.2	1.4	1.0	2.3	1.6	1.9	إسكندنافيون
17.9	16.8	31.1	24.8	11.7	5.2	أخرى

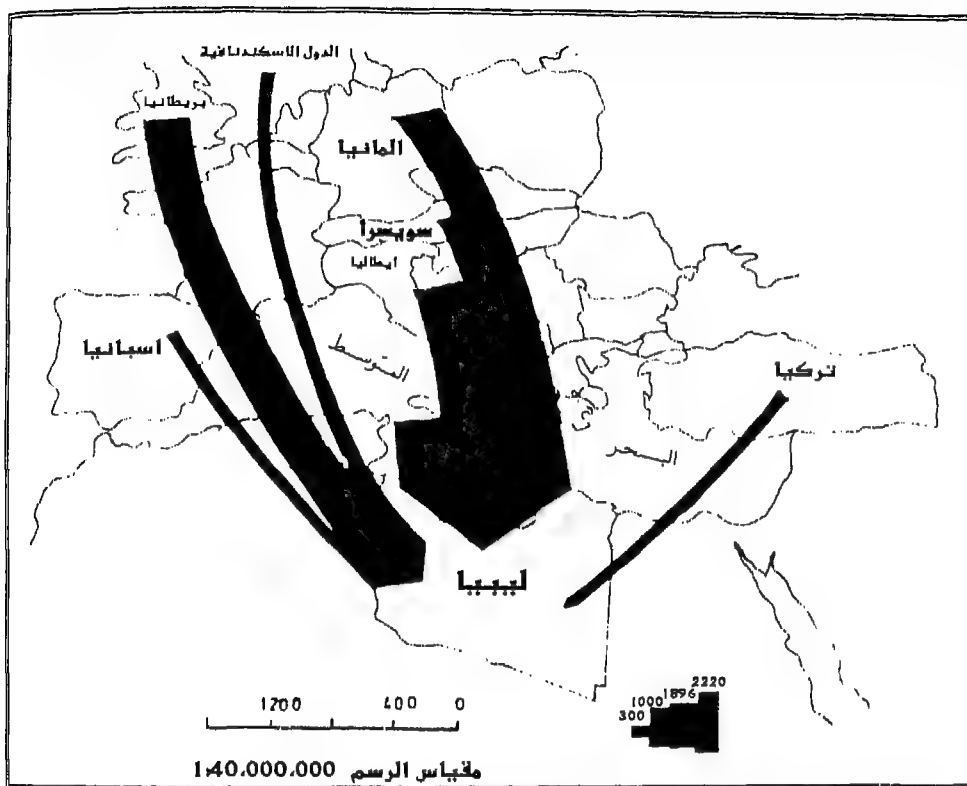
النسب والمتوسطات من حساب الباحث .

المصدر :

- 1- أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1980) طرابلس ص 50 .
- 2- إحصائيات أمانة السياحة غير منشورة ، 1998 م .



شكل (4.3) توزيع متوسطات السائحين الأوروبيين (1978 - 1998)



شكل (5.3) مصادر حركة السياحة الأوروبية الى ليبيا عام 1998

هذا على الرغم من أن الولايات المتحدة الأمريكية وكندا يعتبران من أهم الدول المرسلّة للأفواج السياحية في العالم⁽¹⁾. لكن حركة التدفقات السياحية الأمريكية إلى ليبيا تأثرت سلباً بنفس المؤثرات التي تعرضت لها حركة السياحة الأوروبية ، بالإضافة إلى تأثرها ببعض الظروف الأخرى الخاصة بطبيعة علاقات ليبيا بالولايات المتحدة الأمريكية ، فقد حدثت عدة أزمات سياسية أدت إلى إغلاق السفارة الأمريكية في طرابلس عام 1980 م ، تلا ذلك في عام 1982 م قرار الإدارة الأمريكية بفرض حظر على الصادرات الأمريكية إلى ليبيا ، ثم زاد التدهور في العلاقات بعد الاعتداء على مدينتي طرابلس وبنغازي في عام 1986 م.

وفي غياب الإحصائيات الدقيقة عن التوزيع الجغرافي للدول المصدرة للسائحين من المجموعة الأمريكية ، سوف نكتفي بأخر إحصائية نشرتها أمانة السياحة ، وتشير هذه الإحصائية إلى أنه في عام 1997 م زار ليبيا حوالي 353 سائحاً كندياً وحوالي 226 من دول أمريكا الوسطى والجنوبية ، أما في عام 1998 م فقد وصل عدد السائحين الكنديين حوالي 400 سائح ، وحوالي 41 سائحاً من الولايات المتحدة الأمريكية ، أما سائحو أمريكا الوسطى والجنوبية فقد بلغوا حوالي 120 سائحاً⁽²⁾ ، وهكذا فلا غرابة بأن نجد أن متوسط المساهمة الأمريكية من إجمالي السياحة الدولية إلى ليبيا لا تتعدى 3.5 % للفترة فيما بين 1964 م و 1998 م .

4.3.2.3 المجموعة الآسيوية :

يتضح من معاينة الجداول السابقة بأن مشاركة الأفواج السياحية الآسيوية غير العربية قد بلغ حوالي 2.1 % من إجمالي السياحة الدولية إلى ليبيا ، وهذه نسبة قليلة إذا ما قيسَت بضخامة الكتلة البشرية في هذه القارة ، إلا أن أغلب دول هذه القارة تقع ضمن العالم النامي ذا الدخول المنخفضة والتي تقلل من نسبة مساهمة هذه الدول في السياحة الدولية ، فيما عدا اليابان وتايوان وكوريا الجنوبية .

وتشير الإحصائيات إلى أن نسبة السياحة الآسيوية لم تسجل أية زيادة تذكر إلا بعد عام 1975 م حيث وصلت الأعداد السياحية إلى 4 ألف سائح بعد أن كانت 800 سائح فقط عام 1964 م ، ثم أخذت الأفواج السياحية في الارتفاع الواضح إلى أن وصلت إلى 24 ألف سائح عام 1993 م ثم إلى 27 ألف سائح عام 1996 م ، ثم عادت إلى الانخفاض لتصل إلى 5 ألف سائح عام 1998 م ، وهذا النمط يدعو إلى التساؤل عن طبيعة هذه الحركة وما إذا كانت لها علاقة بحركة العمالة.

حيث يلاحظ أنه في الفترة التي ارتفعت فيها أعداد السائحين الآسيويين قد تزامنت مع الفترة التي ارتفعت فيها نسبة العمالة القادمة من آسيا (وبصفة خاصة من جنوب شرق آسيا) .

(1) Ibid. , p . 10.

(2) إحصائيات أمانة السياحة غير منشورة سرت 1998 م .

هذه العمالة التي اعتمدت عليها البلاد في انجاز مشاريعها ، وفي تعويض نقص العمالة من دول الجوار في بعض الحالات ، ويبدو ذلك جليا إذا نظرنا إلى إحصائيات التعدادات السكانية الليبية المتعاقبة التي توضح نمط الزيارة في أعداد الجنسيات الآسيوية الذي واكسب نسبة الزيادة في الأعداد السياحية ، فقد أشار إحصاء عام 1973 م إلى أن عدد الجنسيات الآسيوية قد بلغ حوالي 5210 نسمة ثم ارتفع هذا العدد في إحصاء عام 1984 م ليصل إلى حوالي 142.418 نسمة ، ثم تراجع ليصل إلى حوالي 30,998 نسمة عام 1995 م⁽¹⁾ وذلك يمكن القول بأن أعداد من هؤلاء يأتون لأغراض غير سياحية كالعامل أو المرافقة أو الالتحاق.

كما تشير إحصائيات أمانة السياحة لعامي 1997 م ، 1998 م إلى أن الدول الرئيسية المرسلة للأفواج السياحية إلى ليبيا هي دول نامية ولا تسمح بدخول مواطنيها في الغالب لهم بالسفر بعيدا عن أماكن إقامتهم لغرض السياحة فيما عدا اليابان وكوريا الجنوبية.

ففي عام 1997 م أتت الفلبين على رأس قائمة الدول الآسيوية المرسلة للسائحين إلى ليبيا حيث بلغ عددهم حوالي 1678 سائح تليها الهند بحوالي 474 سائح ثم كوريا الجنوبية بحوالي 307 سائح ثم الباكستان بحوالي 262 سائح ، أما في عام 1998 م فقد حافظت الدول السابقة على نفس الترتيب باستثناء اليابان التي أخذ المركز الثالث بدل كوريا الجنوبية وكانت على التوالي كما يلي ، الفلبين بحوالي 1815 سائح ، والهند بحوالي 637 سائح واليابان بحوالي 429 سائح وكوريا الجنوبية بحوالي 411 سائح ، وأخيرا الباكستان بحوالي 311 سائح⁽²⁾. وتعتبر مجموعة السائحين اليابانيين الأكثر ارتباطا بالحركة السياحية لأن اليابان تعتبر من أهم الأسواق السياحية في العالم ، حيث كان مركزها عالميا الرابع في عام 1985 م والثامن في عام 1991 م⁽³⁾ .

أما إذا نظرنا إلى مساهمة المجموعة الأفريقية غير العربية فإنها تبدو ضئيلة بمتوسط نسبي بلغ حوالي 0.6 % فقط ، ولم تتجاوز الأعداد السياحية الآلاف إلا بعد عام 1975 م ثم أخذت في الزيادة البطيئة فيما بين أعوام 1980 م و 1993 م حيث تراوحت الأعداد السياحية ما بين 3 إلى 5 الآلاف ثم هبط الرقم إلى ألفين عام 1998 م .

وخلاصة القول أنه يتضح لنا من دراسة مصادر الحركة السياحية الدولية إلى ليبيا ، بأن الدول العربية تمثل أهم مصادر الحركة السياحية يليها المصدر الأوروبي ثم الأمريكي ثم الآسيوي وبقيّة العالم ، وقد تبين كذلك بأن هناك علاقة بين حركة بعض المصادر السياحية بصفة عامة والمصادر العربية بصفة خاصة ، وبين حركة التنمية الاقتصادية والاجتماعية في ليبيا والمرتبطة بدورها بأسعار النفط .

لذلك ترتفع حركة الأفواج في فترات الرخاء وتنخفض في فترات الازمات الاقتصادية، مما يشير إلى أن جزءا من هذه الحركة تمثل حركة عمالية ، كما اتضح كذلك

(1) الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1998) النتائج النهائية للتعداد العام 1995 م ، طرابلس ، ص44.

(2) إحصائيات أمانة السياحة غير منشورة 1998 م.

(3) Harssel , J . V . , Op Cit p.10.

تأثير الأزمات السياسية الإقليمية والدولية في انخفاض نسبة بعض المصادر وارتفاع بعض المصادر الأخرى .

ويبدو أن عدم الاهتمام بقطاع السياحة لفترة طويلة وتغيير الإدارات المستمر أدى إلى عدم وجود آلية دقيه تدير أمور هذا القطاع وتنظيم إحصائياته بطريقة سليمة ، مما أدى إلى حدوث بعض الخلط والالتباس في تعريف السائح والإحصائيات المتعلقة به عن غيره من المسافرين .

4.2.3 موسمية حركة السياحة :

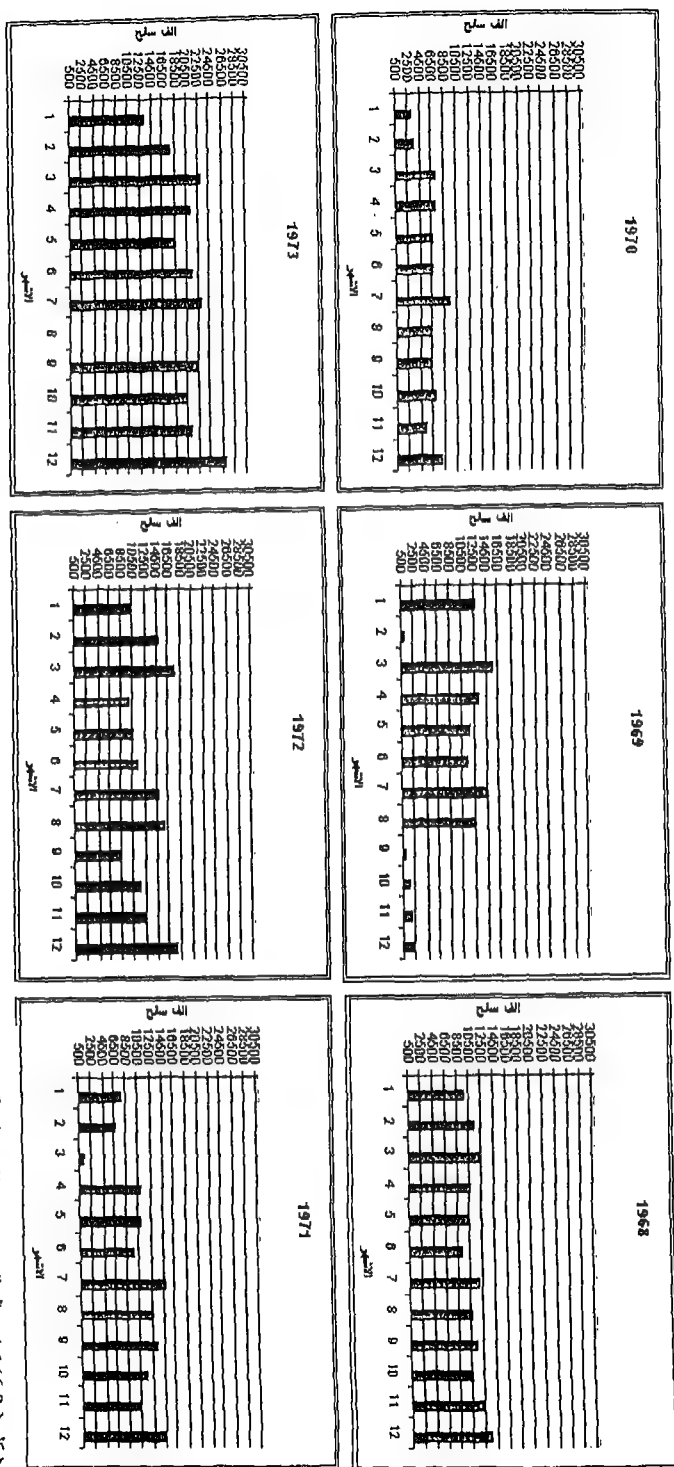
تتأثر حركة السياحة بعامل الموسمية تأثيرا كبيرا ، فالسياحة نشاط مرتبط بمواسم محددة خلال السنة ، وبالتالي فإن النشاطات الاقتصادية والخدمية المرتبطة بحركة السياحة تتأثر بهذه الظاهرة ، وتبدو ظاهرة الموسمية أكثر وضوحا إذا ما اعتمدت منطقة الجذب السياحي على عوامل محددة ، مثل عوامل الجذب الطبيعية كالمناخ مثلا . كذلك تتأثر الموسمية بخصائص السوق السياحي أيضا مثل نظام الإجازات السنوية المدفوعة وإجازات المدارس ، هذا بالإضافة إلى الإجازات الخاصة ⁽¹⁾.

وسنحاول في هذا القسم دراسة تأثير عامل الموسمية على حركة السياحة الدولية إلى ليبيا وسنقوم بذلك من خلال تحليل الإحصائيات الرسمية المتوفرة والموزعة على أشهر السنة والممتدة فيما بين 1968 م إلى 1980 م . ونعتقد بأن هذه المدة كافية لكي تعطينا توجها عاما لطبيعة الحركة خلال أشهر السنة المختلفة ومدى تأثيرها بالموسمية .

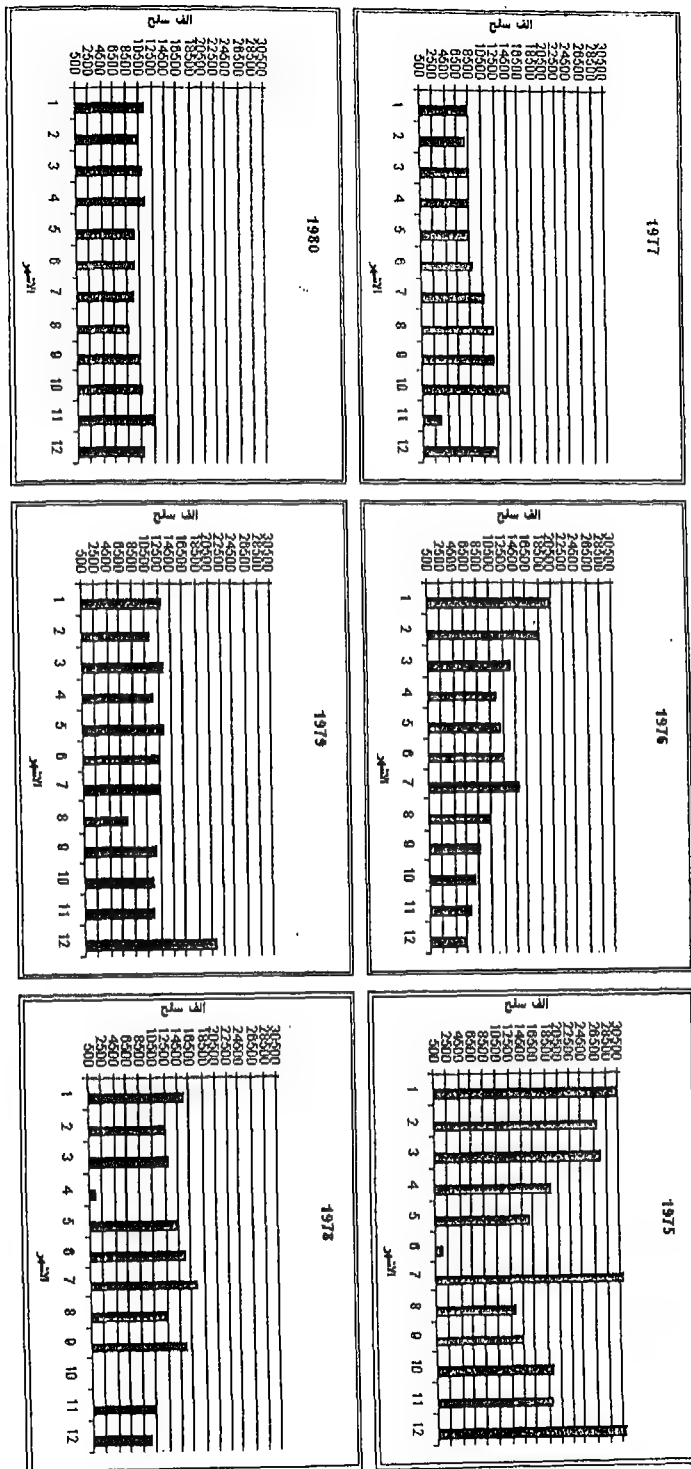
وعند تفحص وتحليل الإحصائيات المبينة في الجدول رقم (6.3) والشكل رقم (6.3) والخاص بتوزيع السالحين على أشهر السنة ، تتضح الخصائص الآتية :-

1- يتضح أن نسب متوسطات أعداد السالحين لكل شهر من أشهر السنة متقاربة جدا من بعضها ، فقد بلغ أعلى متوسط شهري حوالي 9.6 % وكان ذلك في شهر يوليو ، بينما بلغ أقل متوسط حوالي 7.3 % في شهري فبراير ونوفمبر ، وقد بلغ المدى بين أعلى وأدنى متوسطين حوالي 2.3 % ، ويعكس هذا المدى الصغير مقدار التجانس بين أشهر الوفرة وأشهر الندرة السياحية وعدم وجود قمم موسمية ، كما يشير هذا التجانس إلى عدم استثمار البلاد لعوامل الجذب الطبيعية مثل المناخ صيفا أو شتاء أو الظروف الطبيعية الأخرى كالشواطئ أو الصحراء ، كما يشير عدم وجود قمم للموسمية إلى أن أغلب السياحة في ليبيا ثقافية ، كما تشير أيضا إلى جزء من هذه السياحة له علاقة بالعمالة التي لا تتأثر كثيرا بظروف المناخ فيما عدا حركة البناء والتشييد التي تنخفض في الشتاء .

(1) محمد صبحي عبد الحكيم و حمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 287 .
* لم تظهر إحصائيات السياح الموزعة على أشهر السنة بعد عام 1980 م .



شكل (6.3) توزيع السياح حسب أشهر السنة



توزيع شكل (3) توزيع السياح حسب الشهر

2- قد يعزى سبب ارتفاع متوسط الأعداد السياحية في شهر يوليو (9.6 %) إلى الزيارات التي يقوم بها أهل وذوى العمال المغتربين في ليبيا والعاملين بالقطاعات الاقتصادية المختلفة ، حيث ترتبط فترة الصيف بالإجازات سواء للطلاب أو العاملين ، أما حركة السياحة الأجنبية في هذه الفترة (الصيف) فهي مستبعدة لعدة أسباب منها ؛ قلة الخدمات السياحية المرتبطة بهذا الفصل في ليبيا وتوفرها في أماكن كثيرة معادلة لليبيا على شواطئ البحر المتوسط سواء كان ذلك في شماله أو جنوبه أو شرقه ، و السائح غالبا ما يفضل الأماكن الأقرب والتي تتوفر فيها خدمات أفضل .

أما ارتفاع متوسط أعداد السائحين في شهر مارس إلى حوالي 9.4 % فمرده إلى قدوم أعداد من السائحين الدوليين الذين يقصدون المعالم التاريخية والثقافية ، أو مقابر الحرب العالمية الثانية ، وهذا الشهر يتميز باعتدال درجة حرارته التي تسهل الحركة وخاصة للفئات العمرية المتقدمة والتي ترتفع في هذا النمط السياحي .

3- أما انخفاض متوسط الحركة في شهري فبراير ونوفمبر إلى حوالي 7.3 % فربما يعزى إلى تأثير انخفاض درجة الحرارة وهطول الأمطار في المناطق الشمالية من البلاد كما يعكس عدم الاستغلال الجيد لظروف المناخ الصحراوي في تلك الأثناء .

4- كذلك تتقارب نسب متوسطات الأعداد السياحية على مستوى الفصول ، حيث يأتي فصل الربيع في مقدمتها بمتوسط قدره حوالي 25.6 % يليه فصل الصيف بحوالي 25.3 % ثم الشتاء بحوالي 24.4 % وأخيرا فصل الخريف بحوالي 22.7 % .

ويمكن دراسة التغيرات الموسمية عن طريق حساب معامل الموسمية ، وهذا يتطلب أولا حساب التغيرات الاتجاهية لحركة الأعداد السياحية في الفترة المدروسة ، ثم بقسمة القيمة الفعلية للأعداد السياحية على القيمة الاتجاهية ، ومنها نحصل على معامل الموسمية ويتم تحديد القيم الاتجاهية باستخدام معادلة خط الاتحاد Regression Line ⁽¹⁾ :

$$ص م = أ + ب س$$

ص م = القيمة الاتجاهية لأعداد السائحين
أ = مقدار ثابت وهو الجزء الذي المستقيم من المحور الرأس
ب = مقدار ثابت يدل على ميل المستقيم على المحور الأفقي
س = سلسلة التواريخ المتعاقبة لدراسة الظاهرة

ويتم تحديد القيم الثابتة أ ، ب باستخدام المعادلة الجبرية التالية :

$$\begin{aligned} أ &= \frac{\sum ص - ب \sum س}{ن} \\ ب &= \frac{\sum ص س - \sum ص \sum س}{\sum س^2 - (\sum س)^2 / 3} \\ ص &= \text{القيم الفعلية لأعداد السائحين} \\ ن &= 12 \text{ شهر} \end{aligned}$$

(1) محمد صدقي على الغماز (1994) جغرافية شرم الشيخ السياحية ، سلسلة دراسات عن الشرق الأوسط (159) القاهرة ، ص 30 - 32 .

ب = ن مج - س ص - مج - س مج - ص

ن مج - س 2 - (مج - س) 3

ص = القيم الفعلية لعدد السائحين

ن = 12 شهر

تم تحديد قيم س باختيار نقطة الاصل (صفر) في منتصف المدة بين شهرى يونيو ويوليو، ولقد تم حساب معامل الموسمية (أو الدليل الموسمي) بتطبيق المعادلات السابقة على متوسطات أعداد السائحين للفترة الواقعة بين أعوام 1968 م - 1980 م كما هو مبين في الجدول رقم (7.3) ، وقد اتضح من الجدول إن مجموع نسب التغيرات الموسمية لأعداد السائحين تساوى 1200 ، وذلك يعنى إن نسبة كل شهر فى المتوسط تساوى 100 .

ولكن نتيجة لظروف الموسمية فقد ترتفع هذه النسب أو تنخفض عن القيمة 100 ، وهذا يعنى أن تأثير الموسمية يكون بمعامل يختلف من شهر لآخر ، ويتوقف هذا التأثير على مقدار النسبة ⁽¹⁾ . ففى الجدول السابق نرى أن المعامل قد ارتفع فى شهرى مارس ويوليو ليصل إلى 115 لكل منهما ، كما ارتفع فى شهر ديسمبر ليسجل 110 ، أما فى شهرى يناير وأغسطس فكان ارتفاع المعامل طفيف حيث بلغ 102 لكل منهما ، وتقل نسبة معامل الموسمية فى بقية الأشهر الأخرى حيث تتراوح هذه النسب ما بين 91 - 99 ، وكان أقلها فى شهر أبريل.

ويمكن القول بأن هذه المعدلات غير المتباعدة من بعضها والتي يبلغ أقصى مدى لها حوالى 24 درجة ، تشير إلى أن حركة السياحة فى ليبيا تتسم بالتجانس النسبي ، ولا تظهر بها مواسم سياحية بارزة اللهم بعض الأشهر التى ترتفع فيها الحركة نسبياً ، وترتفع فيها معدلات معامل الموسمية بنسبة لا تزيد عن 115 .

جدول رقم (7.3) النسبة الموسمية لأعداد السائحين

الشهر	س	ص بالآلاف	س2	س ص	ص م	النسبة الموسمية
يناير	11-	13.1	121	144.1-	12.83	102.
فبراير	9-	11.9	81	107.1-	12.77	93
مارس	7-	14.6	49	102.2-	12.71	115
أبريل	5-	12.4	25	26.-	12.65	98
مايو	3-	11.4	9	34.2-	12.59	91
يونيو	1-	12.1	1	12.1-	12.53	97
يوليو	1	14.4	1	14.4	12.47	115
أغسطس	3	12.7	9	38.1	12.41	102
سبتمبر	5	12.1	25	60.5	12.29	98
أكتوبر	7	11.3	49	79.1	12.29	92
نوفمبر	9	11.4	71	102.6	12.23	93
ديسمبر	11	13.5	121	148.5	12.17	110
المجموع	0	150.9	572	18.5-	150.9	1200

الجدول من عمل الباحث .

(1) محمد صبحي عبد الحكيم وخدي أحمد الدسب ، المرجع السابق ، ص 291 .

5.2.3 أثر القطاع السياحي على ميزان المدفوعات :-

غالباً ما تقاس أهمية السياحة الاقتصادية بمدى تأثيرها على ميزان المدفوعات فالسياحة كما ذكر سابقاً تمثل جزءاً من المعاملات غير المنظورة ، وتأخذ مكانها ضمن بقية الصادرات غير المنظورة مثل التأمين والمعاملات المصرفية والملاحية ... وغيرها .

وتظهر الصادرات والواردات السياحية في الميزان السياحي الذي قد يكون موجباً أو سالباً ، ويعنى السالب بأن المصروفات والصادرات السياحية أكثر من الواردات ، والعكس صحيح إذا كان موجباً ، وكلتا الحالتين لها تأثير في النهاية على دخل الفرد ، ولذلك تسعى الدول جاهدة لكي تجعل الميزان السياحي موجباً من أجل الإسهام في جزء من ميزان المدفوعات.

ويظهر ميزان المدفوعات أهم التطورات التي تطرأ على العمليات الاقتصادية الدولية بين دولة ما و العالم الخارجي ، وذلك خلال ما تعكسه الحسابات المختلفة المكونة لميزان المدفوعات من تغير في الاحتياطات والأرصدة من الذهب والعملات الأجنبية المملوكة للدولة ، ويتكون ميزان المدفوعات من عدة حسابات أساسية والتي تشمل ، حساب العمليات الجارية ، وحساب رأس المال ، وحساب الخطأ والسهو ، وحساب الاحتياطي والبنود المتعلقة به ، وكل حساب منها يشمل عدة حسابات فرعية⁽¹⁾.

ويدخل ميزان المدفوعات السياحي الليبي ضمن حساب العمليات الجارية ، بند الخدمات كما هو موضح في الجدول رقم (8.3) ، ومما لا شك فيه بأن التطورات في العديد من عناصر ميزان المدفوعات الليبي مرتبطة إلى حد كبير بمسار التطور في بند الصادرات وانعكاسه الإيجابي على الميزان التجاري ومن ثم تأثيره الإيجابي أيضاً على ميزان المدفوعات بصفة عامة ، وبند الصادرات هذا يعتمد على الصادرات الليبية من النفط ومشتقاته .

وإذا تفحصنا حساب موازين الخدمات في الجدول السابق والتي يمثل الميزان السياحي أحد بنودها ، فإننا نجدها تتصف بالعجز المستمر وتمثل عبئاً على كاهل ميزان المدفوعات ، على الرغم بما تشير إليه الإحصائيات من انكماش نوعي في عجز ميزان الخدمات وميزان التحويلات منذ 1985 - وحتى 1996 م ، وكان سبب ذلك الانكماش النسبي راجع إلى السياسات التقشفية التي انتهجتها البلاد في تلك الفترة ، وكذلك إلى عدم السماح للعمال الوافدين بتحويل أكثر من 50 % من دخولهم بالعملة الصعبة بعد أن كان 90 % .

(1) اللجنة الشعبية للأعلام والثقافة (1994) ليبيا الثورة في خمس وعشرون عاما التحولات الاقتصادية والاجتماعية ، طرابلس ، ص 360 .

جدول رقم (8.3) ميزان المدفوعات خلال السنوات 70 - 1996 م

1996	1995	1992	1985	1980	1975	1970	
759.3	2266.1	1316.0	1959.8	8021.7	314.5	758.2	أ - صافي الحساب الجارى
10326	10241.0	9537.9	10114.8	21414.4	6618.5	2825.5	1 - الصادرات المعدل تصديره .
9071.4	8848.3	8694.8	9093.5	21405.1	6609.9	2815.6	قطاعات النفط
1254.6	1393.3	843.2	8.3	9.2	8.6	9.9	قطاعات الأخرى
8300.5-	7090.4-	7061.3-	5629.8-	-	4800.8-	881.1-	2 - الواردات
983.4	613.8-	562.6-	1013.1-	10131.3	90.7-	105.3-	قطاعات النفط
7517.1	6476.6-	6498.7-	4616.7	347.5-	4710.1-	775.8-	قطاعات الأخرى
				9783.8-			
1.825.5	3.151.2	2.476.6	4.485.0	11.283.1	1.817.7	1.944.4	الميزان التجارى (1 - 2)
754.4-	585.4-	732.3-	1694.8-	2153.3-	1966.1-	1045.3-	3 - الخدمات
311.8-	299.6-	428.3-	830.6-	1108.1-	166.1-	140.9-	4 - التحويلات بدون مقابل
120.1	284.8	311.5	146.8-	1530.3-	1014.7-	154.7	ب - صافي حساب رأس المال
75.9-	339.6-	31.0	469.5	210.5-	254.1-	-119.8	ج - صافي الخطأ والسهو
803.5-	2320.8-	1658.5-	2282.6-	6280.6	1583.3-	792.9-	د - الاحتياطي

المصدر :

- 1- اللجنة الشعبية للأعلام والثقافة (1994) ليبيا الثورة فى خمس وعشرون عاما التحولات الاقتصادية والاجتماعية طرابلس ص 316 .
- 2- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1998) الكتيب الإحصائي طرابلس ص 39 .

أما ميزان الخدمات السياحية فظل يعاني من العجز الكبير منذ بداية الحركة السياحية، حيث يشير الجدول رقم (9.3) إلى أن متوسط الإيرادات السياحية منذ عام 1969 م وحتى 1995 م قد بلغ حوالى 12.3 مليون دولار أمريكي أما متوسط المصروفات فقد بلغ حوالى 233.3 مليون دولار والتي تساوى 19 مليون دولار أى ما يساوى حوالى 18 مره حجم الإيرادات ، ولكن فائض ميزان المدفوعات قد غطى هذا العجز الكبير طوال تلك الفترة الزمنية .

ويعزى العجز فى الميزان السياحي إلى تذبذب متوسط الاتفاق للسائح الذى بلغ حوالى 33 دولاراً خلال عامي 1969 - 1970 م ، ثم انخفض إلى حوالى 27 دولاراً خلال أوائل السبعينات من القرن العشرين ⁽¹⁾، ثم ارتفع إلى حوالى 66 دولاراً فى الثمانينات ثم ارتفع إلى حوالى 135 دولاراً فى التسعينات ⁽²⁾.

- (1) مصرف ليبيا المركزى (1977) النشرة الاقتصادية مايو ، يونيو ، إدارة البحوث الاقتصادية طرابلس والإحصاء طرابلس ، ص 4 .
- (2) اللجنة الشعبية العامة للسياحة (1998) المخطط العام تنمية السياحة بالجمهورية ص 10 .

جدول رقم (9.3) ميزان الخدمات السياحية 1969 - 1995
(بملايين الدولارات)

البيانات	1969	1970	1975	1982	1985	1990	1995
الإيرادات	17	13	37	5	2	6	6
المصروفات	73	73	149	293	409	424	212
الرصيد	56-	60-	60-	112-	288-	418-	206-

المصدر :

1- مصرف ليبيا المركزي ، النشرة الاقتصادية مايو ، يونيو 1977 إدارة البحوث الاقتصادية الإحصاء طرابلس ص 3 للفترة (1969 - 1975) .

2- United Nations (1990) Statistical Yearbook . pp . 962 - 963

3- United Nations (1998) Statistical Yearbook . pp . 292 - 295

4- United Nations (1999) Statistical Yearbook . pp . 796 - 805

ولكن نظراً لظهور ظاهرة السوق السوداء للعملة الأجنبية منذ أواخر الثمانينات بسبب عدم كفاية الكمية المعروضة من الصرف الأجنبي حسب السعر الرسمي ، وقد أدت هذه الظاهرة إلى تدني قيمة الدينار الليبي أمام الدولار بحوالي ثلاثة دنانير لكل دولار وتدني قيمة الدينار الليبي تؤدي إلى تدني قيمة الإيرادات السياحية ، أضف إلى الأسباب السابقة قلة أعداد السائحين وعدم استقرار حجم الحركة السياحية هذا بالإضافة إلى النقص المستمر في السائحين الأوروبيين والأمريكيين الأكثر إنفاقاً ، كل العوامل السابقة ساهمت في انخفاض الإيرادات السياحية وبالتالي ظهور العجز المستمر في ميزان المدفوعات السياحي . مما سبق يمكن القول أن الميزان السياحي في الوقت الحاضر ميزان سالب ويمثل عبئاً على ميزان المدفوعات ، ولكن إذا استثمر هذا القطاع بالطرق الصحيحة ، فإن الإيرادات السياحية يمكن أن تساهم مساهمة فعالة في الحد من العجز في الميزان السياحي ومن ثم تدعم ميزان المدفوعات كما تساهم في التقليل من الاعتماد على مصدر اقتصادي واحد .

6.2.3 أثر قطاع السياحة على العمالة :-

يلعب قطاع السياحة دورا هاما في خلق فرص عمالة كثيرة بطريقة مباشرة في قطاع الخدمات السياحية وبطريقة غير مباشرة في القطاعات الأخرى التي توفر السلع والخدمات لقطاع السياحة سواء في الصناعة أو الزراعة أو النقل أو التشييد ، فكل غرفة فندقية تساهم في توفير ما بين 1.7 إلى 2 فرصة عمل مباشرة هذا بالإضافة إلى فرصة عمل أخرى غير مباشرة في القطاعات الأخرى ، وهذا يعني أن النشاط السياحي يوفر ما بين 2.7 إلى 3 فرص عمل مباشرة وغير مباشرة ⁽¹⁾ .

ولكن إذا نظرنا إلى الملحق (2.3) الخاص بتوزيع العمالة اللببية على الأنشطة الاقتصادية المختلفة على مدى 26 عاما ، فإنه يتبين لنا مدى قلة مساهمة قطاع السياحة في هيكل العمالة اللببية ، والدرج ضمن قطاع التجارة والمطاعم والفنادق ، وتشمل تلك الإحصائية كما هو واضح العاملين بقطاع التجارة أيضا ، وقد بلغت نسبة العمالة في ذلك القطاع في عام 1970 حوالي 7.0 % من إجمالي العمالة في كافة القطاعات .

ثم ارتفعت إلى 7.2 % في عام 1975 م ، ثم أخذت في الانخفاض حتى وصلت 5.1 % عام 1985 م ، ولكنها عادت لترتفع ببطء مرة أخرى لتصل إلى حوالي 5.9 % عام 1996 م .

وإذا تفحصنا الجدول رقم (10.3) فإنه يشير إلى أن العمالة المباشرة التي خلقتها مرافق الإيواء وصلت في مجموعاتها إلى حوالي 6207 عامل وموظف في كافة أنحاء البلاد.

وقد تركز النصيب الأكبر في المنطقة الغربية تليها المنطقة الشرقية ثم المنطقة الوسطى وأخيرا المنطقة الجنوبية .

جدول رقم (10.3) العمالة الحالية في مرافق الإيواء
والعمالة المباشرة المتوقعة لعام 1996

المنطقة	عدد الفنادق	عدد الغرف	عدد العاملين	نسبة العاملين إلى الغرف	العمالة المباشرة المتوقعة عند 1.7	العمالة المباشرة المتوقعة عند 2
المنطقة الغربية	56	4867	3378	.69	8273.9	9734
المنطقة الشرقية	37	2978	1930	.64	5062.6	5956
المنطقة الوسطى	19	697	675	.96	1184.9	1364
المنطقة الجنوبية	6	248	224	.90	421.6	496
المجموع	118	8	8790	.70	14943	17500

الأعمدة 4 ، 5 ، 6 من عمل الباحث

المصدر :

1- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1998) الكتيب الإحصائي طرابلس ص 17 .

(1) معهد التخطيط القومي (1998) ، اقتصاديات القطاع السياحي في مصر وانعكاساتها على الاقتصاد القومي ، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (124) ص 48 .

أما نسبة العاملين إلى الغرف فقد وصلت إلى 69. في المنطقة الغربية و 64. في المنطقة الشرقية أما في المنطقة الوسطى والجنوبية فكانت على التوالي 96. و 90. وإذا كان من المفترض أن تنتج كل غرفة في مرافق الإيواء ما بين 1.7 إلى 2 فرص عمل مباشرة فإن نسبة العاملين إلى الغرف المبينة في الجدول رقم (11.3) تبدو منخفضة جدا . لذلك تم اللجوء إلى حساب العمالة المفترضة المباشرة وذلك بضرب عدد الغرف الحالية في الحالتين الافتراضيتين ، لأجراء مقارنة بسيطة بين العمالة الحالية والافتراضية .

وقد تبين أنه في الحالة الأولى (عند 1.7) قد بلغ إجمالي العمالة حوالي 14,943 عامل أما في الحالة الثانية (عند 2) فقد بلغ الإجمالي حوالي 17,500 عامل ، وهذه النتائج تفوق الوضع الراهن بحوالي مرتين ، بمعنى ضياع أكثر من 50 % من فرص العمل التي تنتجها مرافق الإيواء ، هذا أو تجدر الإشارة هنا إلى أن العمالة المفترضة تساهم بحوالي 34 % ⁽¹⁾ من العمالة الحالية .

ويشير السياق السابق إلى أنه إذا استثمر قطاع السياحة بالطريقة الصحيحة ، وإذا تم تدريب وتأهيل الأيدي العاملة الوطنية على العمل في المرافق السياحية فإن هذا القطاع سوف يستوعب أعدادا كبيرة من الأيدي العاملة ، بالإضافة إلى إحلال الأيدي العاملة الوطنية محل المفترضة مما يساهم في تقليل تسرب العملات الأجنبية. التي تقوم الأيدي العاملة المفترضة بتحويلها إلى أوطانها .

3.3 تحليل خصائص الطلب السياحي الدولي في ليبيا

(تطبيق على مدن طبرق وشحات و غدامس)

تأتي أهمية دراسة وتحليل خصائص الطلب السياحي ، بما توفره من معلومات مفصلة عن طبيعة وخصائص السوق السياحية من حيث : مصدر الرحلة ، وأهدافها والسمات الديموجرافية للسائحين ، والدخل ، ونمط الرحلة ، ووسائل النقل المستخدمة ورغبات السائحين والمشكلات التي تواجههم .

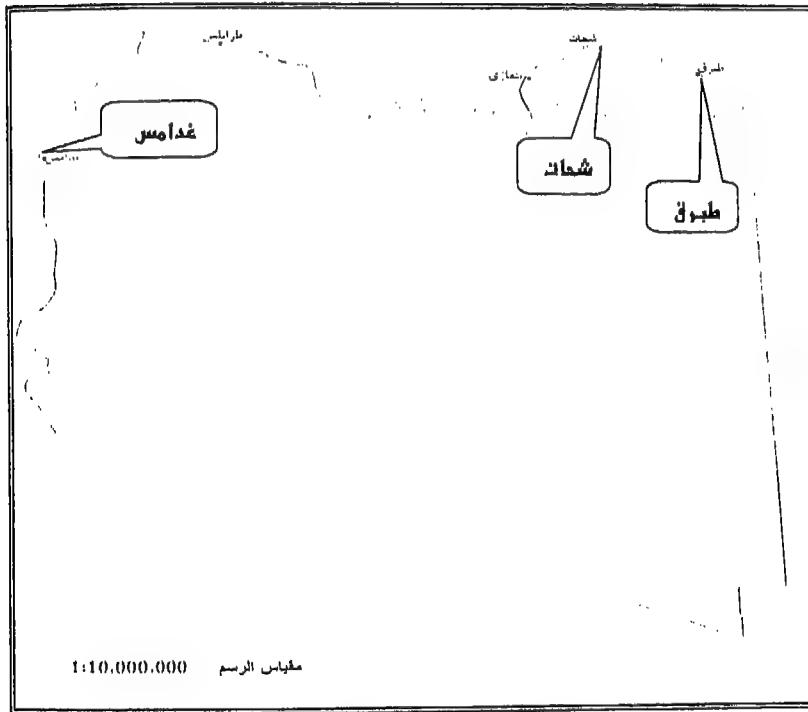
وذلك من أجل سد بعض الفجوات في الإحصائيات السابقة ، ومن أجل تقييم الوضع الراهن ، وتوضيح الرؤية لحلول المستقبل ، وقد تطلب ذلك التحصل على معلومات مباشرة من قبل السائحين عن طريق ملء استمارات استبيان ، كما كان ضروريا لاستيفاء غرض التقييم التعرض كذلك للمشكلات التي تواجه القائمين على مرافق الإيواء وشركات السفر المحلية.

ونظرا لاتساع الرقعة الجغرافية لليبيا فقد تم استبيان عينة سياحية في ثلاث مواقع سياحية متفرقة ذات إمكانات جذب سياحية مختلفة ، وتشمل هذه المواقع كما هو مبين على الشكل رقم (7.3) مدينة طبرق الساحلية في شمال شرق البلاد ، ومدينة شحات على مرتفعات الجبل الأخضر وواحة غدامس على الحدود الليبية التونسية الجزائرية.

(1) هذه النسبة أخذت من الدراسة الميدانية التي أجريت على بعض مرافق الإيواء عام 1999.

وقد اختيرت مدينة طبرق بسبب شهرتها العالمية الواسعة لاقتربها بمواقع الحرب العالمية الثانية ، ومقابر ضحاياها ، هذا بالإضافة لما تتمتع به من مناخ معتدل أغلب السنة وشواطئ رملية طويلة ، أما شحات الأثرية (قوريني) لأنها تعتبر من أجمل وأهم المواقع الأثرية الأفرقية الرومانية في حوض البحر المتوسط ، وتمثل مع جارتها مدينة سوسة مواقع تراث عالمية ، هذا بجانب اعتدال مناخها المتوسطي وجمال بيئتها الطبيعية أما واحة غدامس فهي من أكثر واحات الصحراء الكبرى شهرة وجمالاً وغالباً ما يطلق عليها اسم (جوهرة الصحراء)، وتعتبر هذه الواحة من الأمثلة القليلة الباقية كنموذج للمدينة الإسلامية التقليدية والتي ظلت تحتفظ بطابعها المميز لفترات زمنية طويلة (1) .

هذا بالإضافة إلى تراثها المميز ومناخها الشتوي الدافئ ، لذلك فهي تمثل السياحة الصحراوية .



المصدر : الأطلس الوطني 1978
شكل (7.3) موقع طبرق وشحات وغدامس (مواقع العينة الدولية)

(1) منصور محمد البابور (1995) غدامس التحضر والقاعدة الاقتصادية منشورات جامعة فارينوس ، بنغازي ص 11.

1.3.3 خصائص الطلب السياحي للعيينة الدولية:

فى الفترة التى أجريت فيها الدراسة* كان هناك حوالي 332 سائحاً فى المواقع الثلاث من مختلف جهات العالم ، وقد أتوا فى 12 مجموعة سياحية تنقلهم حافلات ، وعدد قليل منهم أتى فى وسائل نقل خاصة .

ولقد تم استبيان 103 سائح منهم بنسبة بلغت حوالى 30 % من المجموع الكلى وأتضح أن هذه المجموعات السياحية قد أتت فى أوقات متفرقة من شهر مارس ولم تظهر بعد ذلك . وفيما يلي تحليل وصفي لخصائص هذه العينة .

1.1.3.3 جنسية للسائحين :

يتضح من جدول رقم (11.3) أن أفراد العينة ينحدرون من سبع جنسيات مختلفة أتى جلها من دول غرب أوروبا فيما عدا أربع سائحين من اليابان ونسبتهم 3.7 % من العينة ، وواحد من بلغاريا بشرق أوروبا بنسبة 0.9 % أما الأمريكتين ، وأستراليا ، وبقية آسيا ، وأفريقيا والدول العربية فلم تمثل فى هذه العينة .

وهذا راجع إلى عدة أسباب منها إتساع مساحة البلاد وتعدد أماكن الجذب السياحي فى حين لم يشمل هذا الاستبيان إلا ثلاث مراكز فقط ، هذا بالإضافة إلى قلة العدد الإجمالي للأفواج السياحية إلى ليبيا والتي تأتي فى مجموعات متفرقة وفى أشهر متفرقة ، هذا بالإضافة إلى الأسباب التى تم ذكرها عند تحليل مصادر الحركة السياحية إلى ليبيا .

أما تمثل هذه العينة لغالبية أوروبية فذلك مرجعة إلى أنه يوجد بهذه القارة أكبر نسبة للدول المصدرة للسائحين فى العالم ، بالإضافة إلى قربها النسبي من ليبيا وتوفر أشكال من العلاقات التاريخية بين بعض من دول هذه القارة وليبيا مما جعلها وجهة لبعض سائحي القارة الأوروبية كما هو مبين فى الجدول السابق والشكل (8.3) .

وإذا رتبنا هذه الجنسيات حسب مشاركتها نجد أن السائحين الألمان يأتون فى المقدمة بنسبة 32.1 % ثم الإيطاليين بنسبة 24.3 % يليهم الأنجليز بنسبة 13.6 % والنمساويين بنسبة 11.7 % فالسويسريين بنسبة 9.7 % ثم اليابانيين بنسبة 3.7 % أما الفرنسيون فكانوا فى آخر القائمة بنسبة 2.9 % ، هذا الترتيب قريب من الإحصائيات العامة للسائحين الدوليين فى ليبيا ، ولكنه ليس مطابقاً لها ، حيث كانت إيطاليا فى تلك الإحصائيات تمثل المرتبة الأولى وبريطانيا الثانية وألمانيا الثالثة وفرنسا الرابعة.

وربما يعزى هذا التفاوت البسيط إلى نمط السياحة السائد والمتمثل فى السياحة التاريخية والصحراوية وعدم إمكانية تغطية كل الأماكن التاريخية والثقافية والصحراوية المنتشرة فى طول البلاد وعرضها ، ولكن على الرغم من ذلك فإن الدول الثلاث التى أتت

* لقد شرع فى هذه الدراسة فى شهر مارس شهر القمة السياحية واستمرت حتى يوليو القمة الأخرى عام 1999 م.

فى المقدمة هى نفس الدول التى تحتل المرتبة الأولى تاريخيا من السياحة الأوروبية القادمة إلى ليبيا .

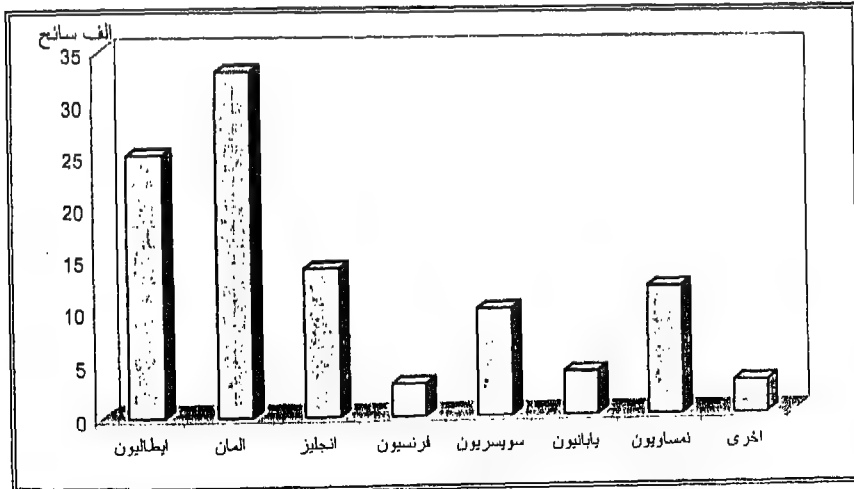
2.1.3.3 توزيع السائحين على المواقع السياحية :-

يتبين من جدول رقم (12.3) وشكل (9.3) بأن السائحين يتوزعون على المواقع الثلاث على النسق التالي : طريق وتساهم بحوالى 35.9 % من أجمالى العينة وقد زارتها ثلاث جنسيات فقط هي الألمانية بنسبة 22.3 % والإنجليزية بنسبة 12.6 % والنمساوية بنسبة 1 % ويبدو أن غالبية السائحين الألمان والإنجليز قد أتوا إلى مدينة طبرق ، وهذا يبدو طبيعيا نظرا للأهمية التاريخية لهذه المدينة لكليهما ، حيث يأتي أغلبهم لزيارة مقابر أهلهم وأصدقائهم وبنى وطنهم ، وكذلك لزيارة أماكن المواقع الحربية الهامة التى جرت

جدول رقم (11.3) السائحون حسب الجنسية

الجنسية	العدد	النسبة المئوية %
إيطاليون	25	24.3
ألمان	33	32.0
إنجليز	24	13.6
فرنسيون	3	2.9
سويسريون	10	9.7
يابانيون	4	3.9
نمساويون	12	11.7
أخرى	2	1.9
المجموع	103	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999

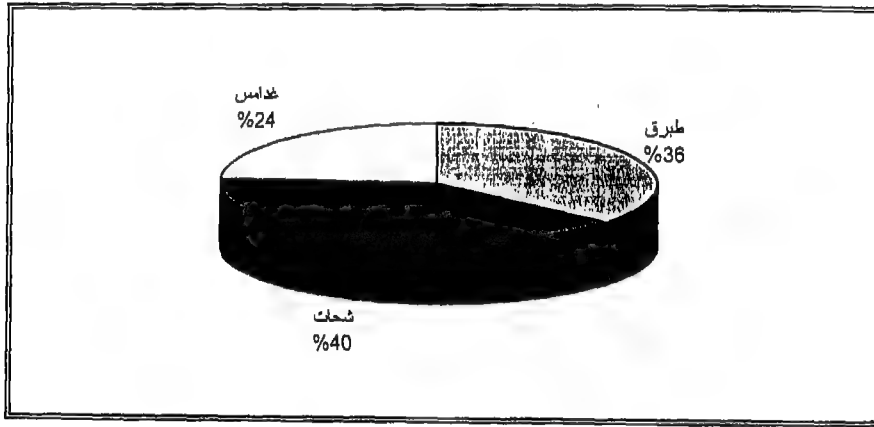


شكل (8.3) توزيع العينة الدولية حسب الجنسية

جدول رقم (12.3) توزيع السائحين على المناطق السياحية (نسب مئوية)

المجموع	آخرون	نمساويون	يابانيون	سويسريون	فرنسيون	إنجليز	ألمان	إيطاليون	
35.9	-	1.0	-	-	-	12.6	22.3	-	طبرق
39.8	-	10.7	3.9	-	-	1.0	4.9	19.4	شحات
24.3	1.9	-	-	9.7	2.9	-	4.9	4.9	غدامس
100	1.9	11.7	3.9	9.7	2.9	13.6	32.1	24.3	المجموع

المصدر : الدراسة الميدانية 1999



شكل (9.3) توزيع العينة الدولية على المواقع السياحية

أثناء الحرب العالمية الثانية ، أما مدينة شحات فقد جذبت خمس جنسيات بنسبة بلغت حوالي 39.8 % ، وأتى الإيطاليون في مقدمتهم بنسبة 19.4 % ثم النمساويون 10.7 % يليهم الألمان بنسبة 4.9 % ثم اليابانيون والإنجليز على التوالي بنسبة 3.9 % و 1 % ، كما جذبت واحة غدامس خمس جنسيات كذلك بنسبة قدرها 24.3 % وقد أتى السائحون السويسريون على رأس هذه المجموعات بنسبة 9.7 % يليهم الإيطاليون والألمان بنسبة 4.9 % لكل منهما ، ثم الفرنسيون والدول الأخرى بنسبة 2.9 % ، 1.9 % على التوالي.

3.1.3.3 توزيع السائحين حسب الغرض من الرحلة :

يتضح من الجدول رقم (13.3) وشكل رقم (10.3) إلى أنه كان هناك غرضان رئيسيان وراء رحلات المجموعة المستبينة وهما الغرض الترويجي الذي بلغت نسبته 76.7 % والغرض التعليمي والذي بلغت نسبته 18.5 % من إجمالي العينة ، أما النسبة الباقية وهي 6.8 % فقد اختارت أغراضا أخرى ، مثل الرغبة في معرفة الحياة والنظام الاجتماعي والسياسي للمجتمع الليبي أو لزيارة المقابر.

فكان أغلب هذه المجموعة من السائحين الألمان ، أما أغراض العمل ، والمؤتمرات والبعثات السياسية فلم تمثل في هذه العينة .

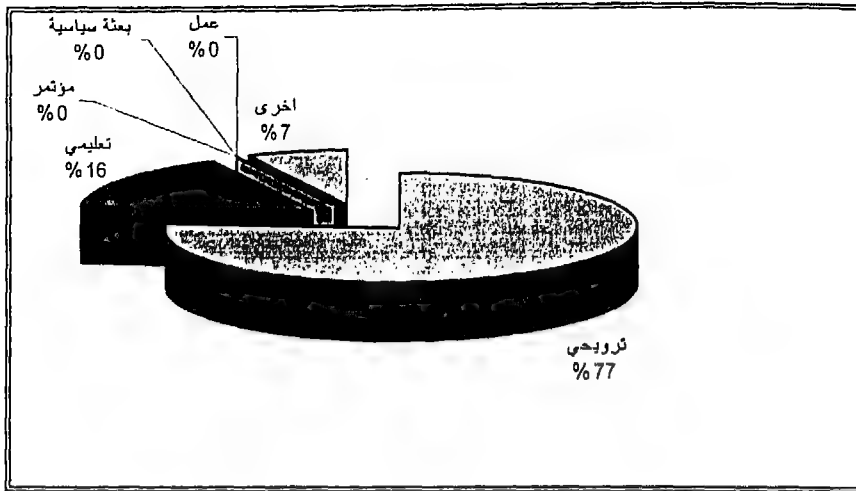
وعند الإجابة عن أكثر ، العوامل السياحية جذبا للسائحين في ليبيا أتى العامل التاريخي في المقام الأول بنسبة 33 % من عدد الإجابات تلا ذلك عامل الجذب الصحراوي وعامل الجذب الثقافي بنسبة 25 % لكل منهما .

أما عوامل جذب الشواطئ والمناخ فكانت نسبتها منخفضة حيث بلغت على التوالي 9.9 % و 3.9 % . وهذه الإحصائيات تشير إلى أن أنماط السياحة السائدة الآن هي النمط التاريخي والثقافي والصحراوي ، أما سياحة الشواطئ وموسم الصيف فهي غير موجودة .

جدول رقم (13.3) توزيع السائحين حسب الغرض من المرحلة

الغرض الجنسية	ترويجي		عمل	تعليمي		مؤتمر	بعثة سياسية	أخرى	
	عدد	%		عدد	%			عدد	%
إيطاليون	25	24.3	-	-	-	-	-	-	-
ألمان	25	24.3	-	2	1.9	-	-	6	5.8
إنجليز	12	11.6	-	2	1.9	-	-	-	-
فرنسيون	3	2.9	-	-	-	-	-	-	-
سويسريون	7	6.8	-	2	1.9	-	-	1	1.0
يابانيون	4	3.9	-	-	-	-	-	-	-
نمساويون	2	1.9	-	10	9.7	-	-	-	-
أخرى	1	1.0	-	1	1.0	-	-	-	-
المجموع	79	76.7	-	17	16.5	-	-	7	6.8

المصدر : الدراسة الميدانية 1999



شكل (10.3) توزيع العينة الدولية حسب الغرض من الرحلة

4.1.3.3 - التركيب العمري للسائحين :-

تظهر إحصائية التركيب العمري للعينة المستتبنة في جدول رقم (14.3) والموضحة في شكل (11.3) مجموعة من المؤشرات الهامة منها : إن نسبة مشاركة الفئة العمرية الواقعة ما بين 15 - 25 سنة قد بلغت حوالي 5.9 % فقط وهي أقل للنسب المشاركة في العينة . هذا على الرغم من اتصاف هذه الفئة العمرية بوجودها بأعداد كبيرة منها في الجامعات والمعاهد والمدارس الثانوية . كما أنها تملك وقت الفراغ الكافي ، ومرونة الحركة بسبب قلة الإعباء الأسرية مما يؤهلها بالمشاركة في الحركة السياحية بأعداد ضخمة ولكن هناك عدة خصائص وعوامل تحول دون مشاركة هذه الفئة في الحركة السياحية إلى ليبيا منها : إن هذه الفئة تميل إلى المشاركة في الحركة السياحية ذات التكاليف المنخفضة⁽¹⁾.

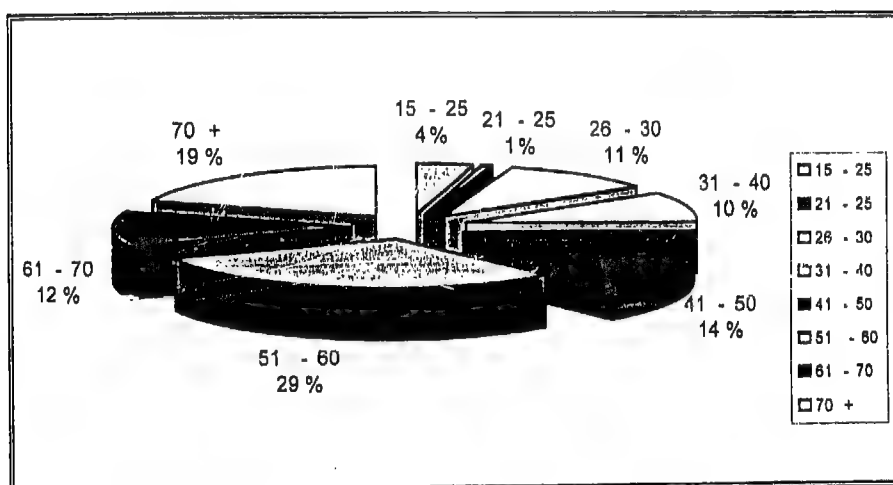
سواء كانت في تكلفة المواصلات أو مرافق الإيواء أو خدمات الترويج ، كما تميل هذه الفئة إلى المشاركة بشكل مكثف في السياحة الرياضية بأنواعها و سياحة الشواطئ . ومن الملاحظ بأن ليبيا غير مجهزة بالخدمات والمرافق اللازمة لهذا النمط من السياحة والسائحين ، أيضاً تميل هذه الشريحة العمرية إلى السفر المنفرد بعيداً عن الرحلات الجماعية ، بعكس السياحة الحالية في ليبيا والتي يغلب عليها طابع الرحلات الجماعية .

(1) Mieczkowski , Z . , Op Cit , p.162.

جدول رقم (14.3) توزيع السائحين حسب الفئات العمرية

70+	70-61	60-51	50-41	40-31	30-26	25-21	20-15	الفئة العمرية الجنسية
-	2	11	5	6	1	-	-	إيطاليون
5	6	13	2	1	5	1	-	ألمان
11	2	1	-	-	-	-	-	إنجليز
3	1	-	-	-	-	-	-	فرنسيون
-	-	2	1	1	4	-	2	سويسريون
-	-	1	2	1	-	-	-	يابانيون
2	1	3	4	-	-	-	2	نمساويون
-	-	-	-	1	1	-	-	آخرون
20	12	12	14	10	11	1	4	المجموع
19.4	11.7	11.7	13.6	9.7	10.6	1.0	4.9	النسبة المئوية

المصدر : الدراسة الميدانية 1999



شكل (11.3) توزيع العينة الدولية حسب الأعمار

أما فئتي عمر 26-30 و 31-40 سنة فكانت نسبة مساهمتهما على التوالي 10.6 % و 9.7 % ، وهي نسب أكبر من سابقتها ، وهاتان الفئتان تمثلان وسط العمر ، وتشير الدراسات بأنهما يتصفان بقلّة المشاركة في الحركة السياحية نتيجة لبداية الاحتراف وقلّة المدخرات وتكوين الأسر ومن ثم الانشغال بتربية الأطفال⁽¹⁾.

ولكن الإحصائيات تشير إلى توجه عام يؤكد ارتفاع مشاركة الفئات العمرية التي تتجاوز سن الأربعين بين أفراد العائلة، فقد ارتفعت نسبة المشاركة بين أولئك الذين تقع أعمارهم في الفئة العمرية 41-50 سنة حيث وصلت إلى 13.6 % وتعزى هذه الزيادة إلى الاستقرار الوظيفي وارتفاع الدخل وترعرع الأطفال وارتفاع نسبة العزوبية في الغرب.

وترتفع نسبة المشاركة مرة أخرى للأسباب السابقة حتى تصل إلى 30.1 % في الفئة العمرية الواقعة بين 51-60 سنة ، أما فئة المسنين والتي تمثل السانحين اللذين تتجاوز أعمارهم الستين عاما فقد كانت أكثر المجموعات مشاركة في هذه العينة ، وذلك راجع إلى أن شريحة المسنين أخذت تزداد في الدول الصناعية بسبب ارتفاع الرعاية الطبية والصحية هذا بالإضافة إلى توفر الوقت ، والأموال من الضمانات الاجتماعية ، وأصبحت بالتالي تمثل طلبا سياحيا في زيادة مستمرة . وفي هذا الصدد يشير Mieczkowski (1990)⁽²⁾ إلى وجود ظاهرة حركة (هجرة) موسمية للمتقاعدين سواء أمريكا الشمالية أو أوروبا حيث تتحرك هذه المجموعة البشرية أثناء أواخر الخريف وأوائل الشتاء ، نحو الجنوب بعيدا عن البرودة الشديدة ثم تتحرك مرة أخرى شمالا في فصل الربيع ، وهذه السمة قد ينظر إليها مستقبلا كأحد مصادر الحركة السياحية إلى ليبيا.

5.1.3.3 التركيب النوعي للسانحين :

كان يقتصر النشاط السياحي والترويحي بدرجة كبيرة على عنصر الرجال في أغلب المجتمعات ، ولكن هذه الظاهرة بدأت في التغير وخاصة في المجتمعات الصناعية وبالتحديد في الفترة التي أعقبت الحرب العالمية الثانية ، عندما دخلت المرأة مجال العمل بأعداد كبيرة وبالتالي فقد ساهمت الاستقلالية الاقتصادية للمرأة في ارتفاع نسبة مشاركتها في الحركة السياحية .

ولذلك نجد أن الاستبيان قد عكس هذه الحقيقة في دولة غير سياحية ، فقد وصلت نسبة الذكور في العينة إلى 62.1 % بينما بلغت نسبة الإناث حوالي 37.9 % أي بمعدل امرأة لكل 1.6 رجل وهذا يعني أن أعداد السانحين سوف ترتفع أكثر عند تطوير هذا القطاع وذلك بسبب زيادة مشاركة المرأة في الأفواج السياحية . أما الحالة الاجتماعية للعينة فتشير إلى أن نسبة 65 % منها متزوجين ونسبة 35 % غير متزوجين ، وعدد الأطفال في العينة إثنان فقط ، انظر جدول رقم (15.3) وشكل رقم (10.3) .

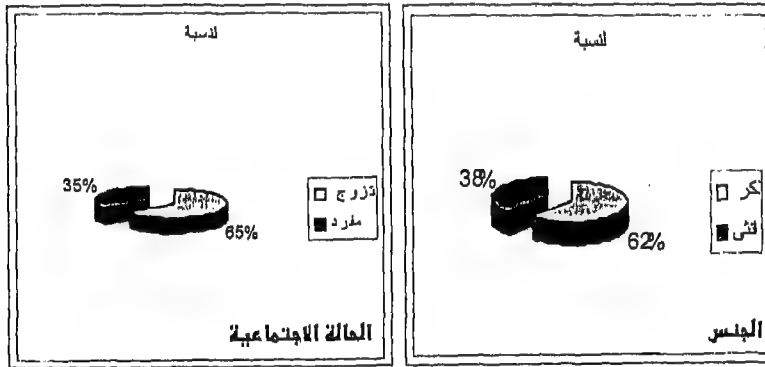
(1) هـ . روبنسون ، المرجع السابق ، ص . 60.

(2) Ibid. , , p . 163.

جدول رقم (15.3) السائحون حسب الجنس والحالة الاجتماعية

الحالة الاجتماعية			الجنس		
النسبة %	العدد	الحالة	النسبة %	العدد	النوع
65.0	67	متزوج	62.1	64	ذكر
35.0	36	غير متزوج	37.9	39	أنثى
100	103		100	103	المجموع

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .



شكل (12.3) توزيع العينة الدولية حسب الجنس والحالة الاجتماعية

6.1.3.3- الحالة الوظيفية :Occupation

تعكس الحالة الوظيفية مستوى الدخل ومستوى التعليم لما لها من علاقة وثيقة مع بعضها ، فالوظيفة فسي الغالب تعكس السنوات التي أمضاها الفرد في التعليم ، ودرجات التعليم تعكس مستوى الدخل ، فالمختصون كالأطباء واساتذة الجامعات والاستشاريين والتقنيين إلى غير ذلك هم أكثر دخلاً في الغالب من الموظفين أو العمال . أما سنوات الخبرة فهي ذات أثر إيجابي على أغلب الدخول ، وكما هو معلوم أيضاً بأن الدخل من أهم المتغيرات المؤثرة في الطلب السياحي .

فهناك علاقة إيجابية بين ارتفاع الدخل ونسبة المشاركة في الحركة السياحية ، فكلما ارتفعت الدخول كلما تمكن الأفراد من اشباع رغباتهم في السفر لمسافات بعيدة عن أماكن إقامتهم العادية .

ومن تلخص الجدول رقم (16.3) إتضح إنه هناك 28.2 % من إجمالي العينة من المختصين منهم 6.8 % أطباء و 7.8 % مهندسين و 4.8 % عالم آثار و 5.8 % استاذ جامعة و 1 % من رجال المال (مستشار مالي) ، أما نسبة الموظفين فقد بلغت 38.8 % منهم 10.7 % يعملون بشركات السياحة و 8.7 % مدرسين و 19.4 % يعملون في خدمات السكرتارية والتجارة والمطاعم أما نسبة ربات البيوت والمتقاعدين فقد كانت على التوالي 9.7 % و 23.3 % .

أما سنوات الخبرة للمختصين و الموظفين باستثناء ربات البيوت والمتقاعدين فإنها تشير إلى أن غالبية السائحين من ذوي الخبرات الطويلة في العمل ، فقد بلغت نسبة ذوي الخبرة التي تربو على 25 عاماً حوالي 44.6 % من إجمالي العينة أما ذوي الخبرة التي تبلغ 15 عاماً فقد كانت 12.6 % وتشير سنوات الخبرة الطويلة هذه إلى أن غالبية السائحين من ذوي الدخول المرتفعة التي تؤهلهم للسفر بعيداً عن أماكن إقامتهم ، انظر جدول (17.3).

جدول رقم (16.3) الحالة الوظيفية للسائحين

الحالة الوظيفية		مختص		موظف		ربة بيت		متقاعد	
السائحين	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد
إيطاليون	16	15.5	7	6.8	-	-	2	1.9	
ألمان	9	8.7	12	11.7	6	5.8	6	5.8	
إنجليز	1	1.0	-	-	-	-	13	12.6	
فرنسيون	1	1.0	1	1.0	-	-	1	1.0	
سويسريون	-	-	9	8.7	1	1.0	-	-	
يابانيون	-	-	2	1.9	1	1.0	1	1.0	
نمساويون	1	1.0	7	6.8	2	1.9	2	1.9	
أخرى	1	1.0	1	1.0	-	-	-	-	
المجموع	29	28.2	39	37.8	10	9.7	25	24.3	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

جدول رقم (17.3) سنوات الخبرة للموظفين والمتخصصين

الموظفين		المتخصصين		سنوات الخبرة
% 15.5	16	% 16.5	17	أكثر من 30 سنة
% 7.8	8	% 4.8	5	25 سنة
% 5.8	6	% 6.8	7	15 سنة
% 4.7	10	-	-	5 سنوات

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

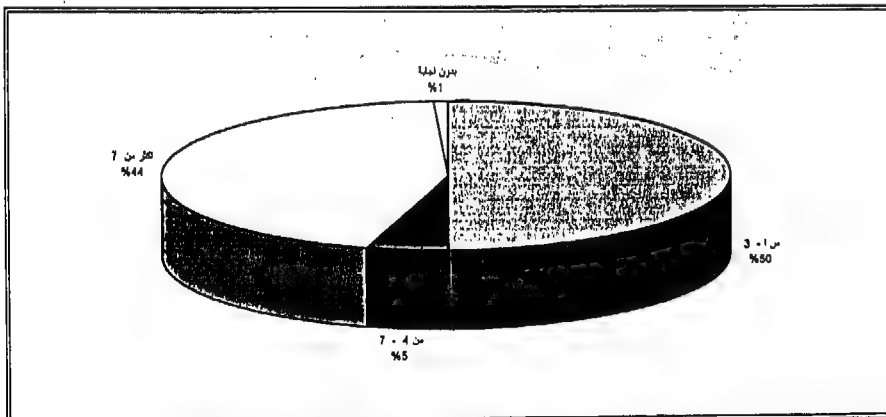
7.1.3.3 مدة الإقامة :

تتباين مدة الإقامة للعينة المستبينة فيما بين 1 - 16 يوما كما هو موضح من جدول رقم (18.3) ، فقد بلغت نسبة الزائرين لمدة قصيرة والتي لا تتجاوز ثلاثة أيام حوالي 50.5 % من إجمالي العينة .

جدول رقم (18.3) عدد الليالي السياحية

بدون إجابة		أكثر من 7		من 4 - 7		من 1 - 3		
النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	
-	-	6.8	7	3.9	4	13.6	14	إيطاليون
1.0	1	24.3	25	7-	-	7.8	8	ألمان
-	-	-	-	1.0	1	12.6	13	إنجليز
-	-	2.9	3	-	-	-	-	فرنسيون
-	-	9.7	10	-	-	-	-	سويسريون
-	-	-	-	-	-	3.9	4	يابانيون
-	-	1.0	1	-	-	10.7	11	نمساويون
-	-	-	-	-	-	1.9	2	آخرون
1.0	1	44.7	46	4.8	5	50.5	52	المجموع

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .



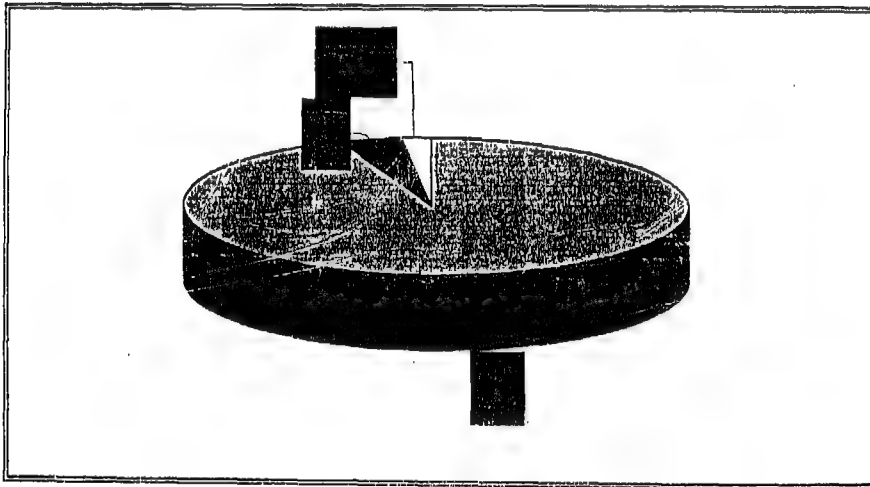
شكل (13.3) الليالي السياحية للعينة الدولية

وهذه المدة القصيرة تشير إلى أن هذه الزيارة إلى ليبيا تأتي كجزء من رحلة جماعية إلى إحدى دول الجوار مصر أو تونس ، أما نسبة السائحين الذين يقضون في ليبيا مدة تزيد عن أسبوع فقد بلغت حوالي 44.7 % أي أقل من نصف المجموعة المستبينة .
وكلمما قلست الليالي السياحية كلما دل ذلك على قلة نفقات السائحين وبالتالي تقل القيمة الاقتصادية للنشاط السياحي ، أما مرافق الإيواء المستخدمة أثناء الرحلة فقد تبين كما هو مبين في جدول رقم (19.3) وشكل رقم (14.3) بأن حوالي 94.2 % من المستبنيين قد أقاموا في فنادق أما البقية فقد أقاموا أما في موتيل أو بيت شباب ، وهذه النسبة المرتفعة متوقعة لأن غالبية السائحين الأوروبيين عندما يشترون تذاكر السفر من الشركات المختلفة غالباً يحجزون أماكن الإيواء فيما يسمى holidays Package والتي غالباً متكون فنادق معروفة .

جدول رقم (19.3) مرافق الإيواء المستخدمة

المرافق	العدد	النسبة %
فندق	97	94.2
موتيل	4	3.9
بيت شباب	2	1.9

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .



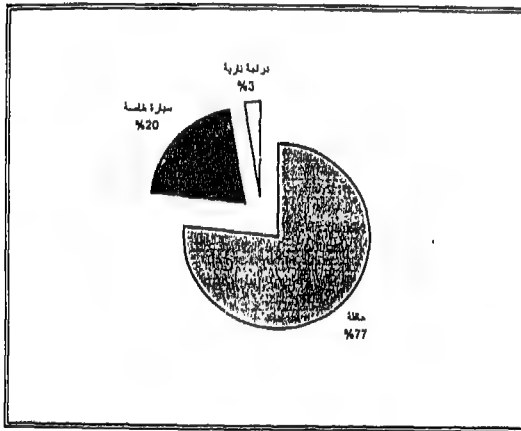
شكل (14.3) مرافق الايواء المستخدمة للعينة الدولية

8.1.3.3 وسائل النقل :

أشارت نتائج الاستبيان الموضحة في جدول رقم (20.3) وشكل رقم (15.3) إلى أن وسائل النقل المستخدمة تنقسم إلى ثلاث وسائل هي الحافلة ، والسيارة الخاصة والدراجة النارية ، ولقد بلغت نسبة مستخدمي الحافلات 76.7 % من إجمالي العينة أما مستخدمي السيارات الخاصة فقد وصلت إلى 20.4 % والنسبة المتبقية وهي 2.9 % فكانت لمستخدمي الدرجات النارية .

ويتضح هنا غياب الطيران المدني والذي يعتبر من أهم وسائل النقل التي ساهمت بفاعلية في زيادة أعداد السائحين سواء على مستوى القارات أو داخل الدولة ، ويرجع غياب استخدام الطيران المدني في ليبيا إلى الحظر الجوي المفروض عليها ، أما قلة استخدام هذه الوسيلة داخلياً فربما يكون مرجعه إلى محاولة شركات السفر تقليل تكاليف الرحلة . ومن ناحية أخرى قد يكون بسبب تدهور حالة الأسطول الجوي الليبي بسبب عدم توفر قطع غيار تؤمن الصيانة الدائمة والسلامة .

جدول رقم (20.3) وسائل النقل.



وسيلة النقل	العدد	النسبة المئوية %
حافلة	21	76.7
سيارة خاصة	21	20.4
دراجة نارية	3	2.9

شكل (15.3) وسائل نقل العينة الدولية

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

9.1.3.3 تقييم الخدمات السياحية :

يعتبر عنصر الخدمات و الترفيه من أهم العناصر التي تعتمد عليها صناعة السياحة، ويأتي هذا العنصر مكملاً لعوامل الجذب الطبيعية والبشرية ، حيث يلعب دوراً هاماً في تمكين السائح من الاستمتاع برحلته وفي إطالة فترة إقامته إلى الحد الذي يسمح له بتحقيق أكبر قدر من أهدافه المنشودة من الزيارة ، مما يمكن الدولة المضيفة أيضاً من تحقيق أهدافها المتوخاة من تنمية وتطوير قطاع السياحة ، أما إذا لم تتوفر هذه الخدمات بالطرق المناسبة والحد المقبول فإن النتائج تكون بالغة السوء على نجاح قطاع السياحة.

وتشير الإحصائيات في الجدول رقم (21.3) إلى أنه على الرغم من الاختلافات البسيطة التي أبداها المستبيّنون في تقييم الخدمات التي إحتواها الاستبيان إلا أن التوجه العام يعكس مستوى الخدمات في المناطق الثلاث وربما في ليبيا بكاملها ، أما الاختلافات فهي تعكس مستوى تعليم ودخل وسن المستبينين ومعايير ومستوى المعيشة في دول المصدر.

كان التوجه العام تقييم المرافق الخدمية السّنة التي شملها الاستبيان هو وضعها في خانتي المتوسط أو المنخفض ، وجاء في مقدمه الخدمات الثلاث ذات المستوى المتوسط مياه الشرب بنسبة 68.9 % من مجموع العينة يليها مرافق الإيواء بنسبة 62.1 % ثم التغذية بنسبة 59.2 % .

أما الخدمات الثلاث الباقية والتي كان تقييمها منخفض تشمل الخدمات الصحية بنسبة 93 % تليها خدمات التسلية بنسبة 73.8 % وأخيراً خدمات وسائل الاتصال بنسبة 61.1 % ، وهذه مؤشرات في غاية الأهمية تعكس المستوى المتواضع للخدمات السياحية في البلاد والتي تحتاج إلى تطوير وعناية أكبر ، فالسياحة لا تعنى عوامل جذب فقط ولكنها تعنى أيضا خدمات تمكن السائح من قضاء عطلة مميزة .

2.3.3 المشكلات التي واجهت السائحين

نتعرض هنا لبعض الانتقادات التي أبداها المستبيّنون من خلال الإجابة على سؤال مفتوح عن المشكلات التي واجهتهم ، وسف نعرض في هذا السياق إلى الانتقادات الأكثر تكراراً.

1- مشكلة وسائل النقل ، كان طبيعياً أن يبدى المستبيّنون معاناتهم من عدم وجود نقل جوى مباشر بين مناطق إقامتهم و وجهاتهم السياحية ، كما تمّ التعرض على عدم كفاءة بعض الوسائل النقل الداخلية وعدم تزويدها بوسائل الراحة المناسبة وذلك ابتداء من الحدود وحتى مقاصدهم هذا بالإضافة إلى قلة وسائل النقل بين مطار الإقامة وبعض المزارات السياحية سواء كانت تلك تاريخية أو ثقافية ، ومن المعروف إنه كلما ساعات وسائل النقل كلما أثر ذلك سلباً على حركة التدفقات السياحية ، وتقاس جودة المواصلات بين أي نقطتين بمعايير الزمن (طول الرحلة) ، والتكلفة ، ومدى توفر الرحلات ، والراحة ، فالسائح يتجنب الأماكن البعيدة زمنياً وذات التكلفة العالية أو تلك التي تضطره للانتظار لفترات طويلة كذلك فإن الرحلة المضيئة تسبب عدم توفر وسائل نقل مريحة غير مرغوب فيها أيضاً من قبل السائح .

2- مشكلة نقص بعض أساسيات الحياة المدنية ، مثل عدم توفر صحف يومية ومجلات باللغات الأجنبية ، وعدم وجود محطات محلية مرئية ومسموعة باللغات الحية الأخرى .

3- عدم توفر أماكن للإرشاد السياحي التي تتوفر بها المعلومات والخرائط التوضيحية لمواقع الجذب السياحي المختلفة وأماكن الإقامة والترويح والمدن الهامة ، ووسائل النقل المختلفة ، وكذلك المرشدين السياحيين ، بالإضافة إلى عدم توفر أسواق كافية لبيع الهدايا التذكارية والكسروت البريدية ، وانعدام الخدمات البريدية بأنواعها ، هذا بالإضافة إلى عدم كتابة أسماء الأماكن والإرشادات والتعليمات بلغات أخرى بجانب اللغة العربية .

جدول رقم (21.3) تقييم مستوى الخدمات السياحية

الإجمالي	منخفض		متوسط		مرتفع		مستوى الخدمة المرافق
	النسبة	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	
103	22.3	23	62.1	64	15.5	16	مرافق الإيواء
103	61.1	63	32.0	33	6.6	7	وسائل الاتصال
103	16.5	17	68.9	71	14.6	15	مياه الشرب
103	32.0	33	59.2	61	8.7	9	التغذية
103	73.8	76	24.3	25	1.9	2	التسلية
103	93.2	96	6.8	7	0	0	الخدمات الصحية

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

4- المغالاة في الحظر المفروض على التقاط الصور الفوتوجرافية وأشرطة الفيديو داخل المتاحف وخارجها مما يشعر السائح بعدم الراحة والتقاليد ، وحرمانه من جزء هام من الرحلة وهي الذكريات المصورة وليس الذهنية فقط ، والذكريات المصورة ذات أهمية خاصة للسائح من ناحية ، كما أنها تلعب أيضا دورا إعلاميا هاما في الدعاية السياحية بدون مقابل ، كما أبدى السائحون إمتعاضهم لتعذر دخولهم لبعض المتاحف بسبب إغلاقها .

5- انطباع السائحين بانخفاض المستوى العام للصحة ، وذلك من خلال مشاهدتهم لأكوام القمامة و المخلفات في مداخل المدن وعدم الاهتمام بنظافة الشوارع وكثرة الملوثات ، كما انتقد السائحون تدنى مستوى النظافة في بعض مرافق الإيواء ومرافق تقديم الوجبات .

6- عدم وجود فنادق مناسبة في مناطق الجذب السياحية كما هو الحال في شحات ، مما يضطر السائحين للعودة إلى بنغازي التي تبعد عنها بمسافة 200 كم للراحة والنوم .

7- عدم وجود كوادر بشرية ماهرة ومدربة تدريباً عالياً على تقديم الخدمات اللازمة للسائحين ، هذا بالإضافة إلى قلة إمامهم باللغات الأجنبية .

8- الانتظار على الحدود لفترات طويلة بسبب الإجراءات البيروقراطية الرتيبة .

3.3.3 تقييم مرافق الإيواء وشركات السفر :

كان ضروريا لغرض إستيفاء أهداف الاستبيان السابق ، التعرف على مدى إدارك وإحساس المسؤولين فى مرافق والشركات السياحية بالمشاكل التى طرحها السائحون بالإضافة إلى أى مشكلات أخرى ذات طبيعة خصوصية ، لذلك تم توزيع استبيان على أربع منشآت إيوائية هى : فندق المسيرة طبرق وفندق القاهرة بمدينة البيضاء وفندق تبستي ببسغازى ، وفندق الواحة بغدامس ، وكان من بين أسئلة هذا الاستبيان سؤالين يعكسان مدى وعى المسؤولين بالمشاكل ورغبتهم فى التطوير ، أحد هذه الأسئلة كان مغلطا حول ما إذا كانت هناك مشاكل لمياه الشرب ، والنقل ، والكهرباء ، والتغذية ، والخدمات الصحية ووسائل الترفيه والتسلية .

أما السؤال الآخر فكان مفتوحا ويلتمس اقتراحات من المسؤولين ، أما الشركات والوكالات السياحية فقد تمت دراستها عن طريق المشاهدة و الملاحظة والمقابلات مع بعض العاملين فيها وكذلك مع مرافقي بعض المجموعات السياحية .

وإذا نظرنا إلى ملحق (3.3) فإننا نرى بأن العمل بدأ فى هذه الفنادق فيما بين 1985 م و 1993 م ، وتبلغ طاقتها الفندقية 475 غرفة ، بلغ نصيب فندق تبستي حوالى 53.3 % وفندق المسيرة حوالى 33.1 % وفندق القاهرة 9.4 % وأخيرا فندق الواحة بنسبة 4.2 % وتعمل هذه الفنادق بنسبة إشغال أقل من 65 % طول السنة فيما عدى فندق الواحة الذى بلغت نسبة إشغاله 90 % فى الشتاء . ويعزى سبب ارتفاع هذه النسبة إلى صفر حجمه وعدم وجود فنادق أخرى فى الواحة ، أما عدد العاملين بهذه المرافق فقد بلغ 806 عامل وموظف ، احتل فندق تبستي أعلى نسب العمالة حيث بلغ 67.7 % يليه فندق المسيرة بنسبة 27.5 % ، أما القاهرة والواحة فكانت نسبتهما على التوالي 3.6 % و 1.9 %.

وتصنف هذه الفنادق على النحو التالى : خمس نجوم للفندق تبستي ، وثلاثة نجوم للفندق المسيرة ونجمتان لكل من فندق القاهرة وفندق الواحة ، وتعود ملكية فندق المسيرة وتبستى إلى صندوق الضمان الاجتماعي والقاهرة إلى هيئة السياحة أما الواحة فهو قطاع خاص.

يتضح من شكل (16.3) بأن المشكلات التى طرحها مسئول مرافق الإيواء المستبينة جاءت متقاربة مع ما طرحه السائحون من نقد وآراء ، حيث يتضح أن هذه المنشآت تعاني من بعض المشاكل مثل نقص مياه الشرب ، والنقل ، والتغذية ، والخدمات الصحية ووسائل الترفيه ، كما يلاحظ أن هذه المشاكل تقل فى فندق تبستي الذى يعتبر من أجود الفنادق فى البلاد ، كما عكست بعض الآراء والاقتراحات إلى عدم توفر الخرائط والكتيبات السياحية التى تعرف بالمعالم السياحية سواء فى المنطقة أو فى البلاد بأكملها .

* تم اختيار أحد فنادق بسغازى لأن هناك مجموعة كبيرة من السائحين يرجعون إلى بسغازى فى نفس اليوم بعد زيارتهم إلى شحات وسوسة .

كما أتضح بأن هناك نقصاً في الصحف والمجلات وفي محلات الهدايا التذكارية والكروت البريدية ، كما تعاني أيضاً من صعوبة الاتصالات المحلية والدولية ، تقل هذه المشكلات نسبياً أيضاً في فندق تبستي بسبب وقوعه في المدينة الليبية الثانية ومن ثم ترتفع نسبة الخدمات أكثر من المدن الأصغر حجماً ووظيفتها .

وتأتى الشركات السياحية في نفس أهمية مرافق الإيواء في تقديم الخدمات السياحية ، وينبع ذلك من طبيعة المسؤوليات التي أسندت إليها بتنشيط الحركة السياحية داخلياً وخارجياً ، فقد خولتها لائحة تنظيم الشركات السياحية بالمسئولية على كل تجهيزات الاستقبال والإيواء ، والطعام ، والنقل ، و الراحة ، والرعاية الصحية ، والنظافة .

هذا بالإضافة إلى توفير المرشدين السياحيين والتنسيق مع الدوائر الحكومية كالجمارك والشرطة والمصارف ⁽¹⁾، وهكذا يتضح لنا بأن وكلاء الشركات السياحية هم المسئولون عن السائح منذ دخوله البلاد وحتى خروجه منها ، ونظراً لهذه المسئوليات فإنه من المتوقع أن يكون وكلاء السفر على درجة عالية من الكفاءة والتدريب لكي يقدموا للسائح أفضل وجه للخدمات السياحية ، ولكن نظراً لإهمال قطاع السياحة في ليبيا لمدة طويلة ، وعدم وجود خبرات ومؤسسات سياحية ذوات جذور تاريخية في هذا المجال ، فإنه يلاحظ أن هذه المؤسسات تعاني من قصور شديد سواء في الكوادر البشرية أو في إدراك الدور الموكل لها هذا بالإضافة إلى غياب التنسيق بين القطاع الخاص والعام .

الخدمات	مياه الشرب	الكهرباء	النقل	التغذية	الخدمات الصحية	الترفيه
المنشأة						
فندق المسيرة	/	-	/	/	/	/
فندق القاهرة	/	-	/	/	/	/
فندق تبستي	-	-	-	-	/	/
فندق الراحة	-	-	/	/	/	/

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

شكل (16.3) المشكلات التي تعاني منها مرافق الإيواء

/ تعاني من مشكلة .
- لا تعاني .

(1) اللجنة الشعبية العامة للسياحة (1995) لائحة ضوابط منح التراخيص للشركات والتشاركيات ووكالات السفر السياحية لمزاولة بعض خدمات السفر والسياحة .

فعلى الرغم من أن هذه المؤسسات قد بلغت حوالى 110 مؤسسة⁽¹⁾ ، وهو عدد ليس بالقليل بالنسبة لدولة لا تزال فى بداية مراحل تنمية مواردها السياحية ، إلا أن الواضح بأن عدد قليل منها فعلاً فى تقديم الخدمات السياحية .

وتقع هذه الشركات المهيمنة على النشاط السياحي فى مدينتي طرابلس وبنغازى ، وتأتى أرباح هذه الشركات بالدرجة الأولى بالاستفادة من تحويل العملات الأجنبية عن طريق ما يسمى بالسوق الموازية (السوق السوداء) ، أما بقية الشركات الأخرى فلو حظ عليها الكساد وعدم العمل بالنشاط السياحي ، وتستفيد هذه المجموعة من فرص تحويل الدينار الليبي إلى دولار أمريكي بالسعر الرسمي وتستخدم هذه الأموال فى شراء سلع من الخارج⁽²⁾ ، وأتضح كذلك أن جزء كبير من ممثلى الشركات السياحية يفتقر إلى خبره اللازمة الى تتطلبها صناعة سياحة متطورة بالإضافة الى افتقارهم لمعرفة أساسيات المهنة وقلة إجادته اللغات الأجنبية.

ويمكن تلخيص المشكلات العامة التى تواجه شركات السفر وموظفيها وتعوق حركتها وتنعكس بالسلب على الزائرين فى مجموعة النقاط التالية :-

1- مشاكل خاصة بالشركات تتمثل فى قلة خبرات كوادرها وعدم تأهيلهم تأهيلاً مناسباً ذا علاقة بالسياحة ومتطلباتها وكيفية إدارتها بالطرق الحديثة .

2-مراهنه هذه الشركات فى نجاحها واستمراريتها والتغلب على مشكلة الغلاء على صرف العملات الصعبة فيما يسمى بسعر السوق الموازية (السوق السوداء) . ويرى كثير من مسئولى هذه الشركات بأن اختفاء هذه السوق يعنى الإفلاس وعدم القدرة على المنافسة السريعة مع الدول المجاورة ، فى حين أن هذه المشكلة يمكن حلها بوسائل أخرى من قبل الدولة سواء بتشريعات قانونية أو تسهيلات مادية ، أما الاعتماد على هذه السوق فهو فى غاية الخطورة على حركة السياحة فى المستقبل .

3- مشاكل خاصة بمرافق الإيواء وتتمثل فى قلتها وسوء خدماتها مما يثير استياء السائحين وينعكس ذلك على انعدام الثقة بشركات السفر السياحية ، وقد أدت قلة مرافق الإيواء فى بعض الأحيان الى حجزها من قبل الدولة لضيوفها مما يؤدى الى نقل السائحين إلى أماكن أخرى ذوات خدمات أقل أو لمسافات طويلة ، وهذه الظروف تؤدى الى ردود أفعال سيئة من قبل السائحين على السياحة وخدماتها .

4- مشكلة سوء الاتصالات داخليا وخارجيا وعدم استخدام التقنية الحديثة فى الاتصال كاستخدام الإنترنت Internet مثلاً ، مما يسبب فى تأخر وصول بعض المراسلات بين منظمى الرحلات بالخارج وشركات السفر بالداخل مما يؤدى بالطبع الى إلغاء الرحلات بالكامل ، هذا بالإضافة الى عدم إشباع رغبة السائحين فى استخدام هذه الوسائل للاتصال بالعالم الخارجى وإدارة أعمالهم فى بعض الأحيان من بعد .

(1) اللجنة الشعبية العامة للسياحة (1999) المخطط العام لتنمية السياحة بالجمهورية العظمى 1999-2000 ص 1 / 46

(2) نفس المرجع.

5- مشكلة صعوبة الحصول على التأشيرات من المكاتب الشعبية بالخارج وإرتفاع قيمة الرسوم على التأشيرات مما يحبط مسئولى شركات السفر ويدفع بزبانهم بالسفر الى دول أخرى اجراءاتها أقل وتأشيراتهم أسرع.

6- مشكلة الانتظار على الحدود المجهزه بأى وسائل الراحة ، مما يؤدى الى توتر والقلق على بقية الرحلة والشك فى مصداقية ممثلى الشركات .

بالإضافة إلى المشكلات السابقة ، تجدر الإشارة الى مشكلة الإهمال الواضح الذى تتسم به المزارات السياحية والمدن التاريخية ، حيث يبدو واضحا للعيان بأن مدن عريقة مثل شحات (فورينى) وسوسة (ابولونيا) ذوات الإرث الحضارى العالمى الذى لا يقل أهمية عن الآثار الرومانية فى روما وبيزا ، واليونانية فى أثينا والفرعونية فى الأقصر والجيزة ، تعاني من الأهمال ومهدده بالزحف العمرانى ، والملوثات البيئية بأنواعها ، كما أن الكنوز التاريخية بها مهمة وملقاه على الأرض والمتاحف مقلقة ، أما عمليات التنقيب الأثرية فهى مقتصرة على بعض البعثات الدراسية ، أما المباني الإدارية فهى متداعية وتحتاج الى ترميم وصيانة ، وكذلك فإن الحجرات التى يستخدمها المسئولون عن حماية الآثار واستقبال الزوار فهى قديمة وغير مجهزة بأى نوع من وسائل الراحة ، ولا تمثل واجهة لإرث عريق .

الفصل الرابع :

حركة الطلب السياحي الداخلي

- التوجهات العامة للطلب السياحي في منطقة المصدر (تطبيق على مدينة بنغازي)
- العوامل المؤثرة في حركة الطلب السياحي الفعلي
- خصائص وأثار الطلب السياحي في الوجهة السياحية (تطبيق على مصيف سوسة والقرية السياحية بقار يونس)

1.4 مقدمة

نظراً لطبيعة السياحة الداخلية التي لا تتطلب عبوراً للحدود الدولية أو استخداماً لوثائق السفر أثناء التنقل ، لذلك يصعب حصرها ، ولا يمكن في هذه الحالة الاعتماد على إحصائيات الفنادق لأن جزءاً كبيراً من هذه الحركة قد يقيم عند أقارب أو أصدقاء أو يستخدم وسائل بديلة لمرافق الإيواء . هذا بالإضافة إلى قلة اهتمام أغلب دول العالم وخاصة النامية منها ، برصيد حركتها ومعرفة خصائصها ، باستثناء بعض الدول الصناعية⁽¹⁾.

لذلك نجد أن السياحة الداخلية تعاني من نقص شديد في الإحصائيات المتصلة بكافة نواحي الحركة سواء في أماكن المصدر (الطلب) أو في أماكن الجذب السياحي (العرض) أو في وسائل النقل والربط بينها.

هذا وتدرس ظاهرة السياحة الداخلية على ثلاث مستويات جغرافية مختلفة ، أما تدرس على المستوى الشامل للدولة ، أو على مستوى الإقليم أو على المستوى المحلي وأغلب الدراسات المتوفرة حالياً لظاهرة السياحة المحلية هي تلك التي على مستوى محلي صغير حيث تتييسر فيه إمكانية الحصول على المعلومات بسهولة ، وكلما كبر الحجم الجغرافي كلما كان الأمر أكثر تعقيداً ويتطلب إنجازها وقتاً طويلاً وإمكانات كبيرة⁽²⁾.

ومن أجل دراسة وتحليل بعض خصائص واتجاهات حركة السياحة الداخلية في ليبيا رأى الباحث دراسة الطلب السياحي في ثلاث مناطق دراسة ميدانية على مستوى محلي صغير حتى يتمكن من تجميع المعلومات المطلوبة وتحليلها في وقت ملائم ، ولقد اختيرت مدينة بنغازي ، ثاني أكبر حاضرة ليبية سكانياً ووظيفة لكي تؤخذ منها عينة منزلية لدراسة توجهات حركة السياحة الداخلية وخصائصها إلى مناطق الجذب المختلفة خارج الحدود الإدارية للمدينة ، كما اختيرت منطقتين للجذب السياحي هما مصيف سوسة السياحي والقرية السياحية العائلية المحاذية لبنغازي لدراسة خصائص وتوجهات الطلب السياحي لهاتين الوجهتين .

2.4 التوجهات العامة للطلب السياحي في منطقة المصدر

تطبيق على مدينة بنغازي

تقع مدينة بنغازي على سواحل البحر المتوسط في الجزء الغربي من شبه جزيرة برقة ويفصلها عن الحافة الغربية للجبل الأخضر سهل بنغازي الذي يضيّق في أطرافه الشمالية الشرقية ويتسع في أجزائه الجنوبية ، أما من الناحية الفلكية فهي تقع على خط 32 11 ش ، وخط 20 3 ق. يفصلها عن مدينة طرابلس غرباً حوالي 1043 كم ، وعن مدينة طبرق شرقاً حوالي 468 كم وعن مدينة سبها في الجنوب الغربي حوالي

(1) Cooper . C . , Fletcher . J . , Gilbert . G . , Op . Cit . , p. 47.

(2) Pearce . D . , (1995) . , Op cit . , p. 77.

1377 كم ، وقد أعطاه موقعها هذا دوراً هاماً عبر التاريخ بسبب اتصالها بالعالم بوسائل النقل المختلفة .

وقد تنامي دور هذه المدينة في العصر الحديث بعد اكتشاف النفط ، الذي مكن الدولة من تخصيص أموال ضخمة لتطوير البنية التحتية في المدن الكبرى ، وخاصة مدينتي طرابلس وبنغازي ، مما زاد من أهمية مدينة بنغازي الاقتصادية والإدارية بمعدل سريع لتصبح أكبر مدينة في المنطقة الشرقية وثاني الحواضر في ليبيا بعد طرابلس ، وقد صاحب هذا النمو زيادة سكانية سريعة عن طريق الهجرة الداخلية من المدن والقرى الليبية ، وكذلك بسبب رجوع أعداد ضخمة من الليبيين المهاجرين إلى الدول العربية ، هذا بالإضافة إلى تأثير الزيادة الطبيعية ، فقد ارتفع سكان هذه المدينة من 137 ألف نسمة عام 1964 م ليصل إلى 440 ألف نسمة عام 1995 م⁽¹⁾.

أدت هذه الزيادة السكانية إلى نمو ملحوظ في الوظائف التجارية ، والإدارية ، والصحية والتعليمية ، والثقافية ، والترويحية للمدينة ، وقد أدت ظروف الانتعاش الاقتصادي في مدينة بنغازي إلى ارتفاع الدخل وتوفير فرص العمل وتحسين في مستوى الخدمات الصحية والتعليمية والسكنية عما كانت عليه من قبل ، هذه الظروف الاجتماعية والاقتصادية قد تؤدي إلى إمكانية توفير طلب سياحي بالمدينة يبحث عن أماكن تتوفر بها عوامل جذب مختلفة يمشون فيها أوقات فراغهم بعيداً عن ضوضاء المدينة وضغوط العمل.

1.2.4 أنماط الطلب السياحي :

اتضح من تفحص إحصائيات مجتمع الدراسة إلى أنه هناك نمطان من أنماط الطلب السياحي ، أحدهما طلب سياحي داخلي والآخر طلب سياحي دولي ، وفي السياق التالي سوف نقوم بدراسة هذين النمطين ، ولكن التوسع والتركيز سوف يكون من نصيب الطلب الداخلي لغرض الإلمام بأنماطه وتوجهاته وخصائصه والمشكلات التي تواجهه ، أما نمط الطلب السياحي الدولي للعينة فإنه سوف يدرس بإيجاز يمكن الباحث من الإلمام بحجم وأنماطه وانعكاساتها على السياحة الداخلية .

1.1.2.4 الطلب السياحي الداخلي :

ينقسم الطلب الداخلي لمجتمع الدراسة إلى ثلاثة أنواع رئيسية هي :-

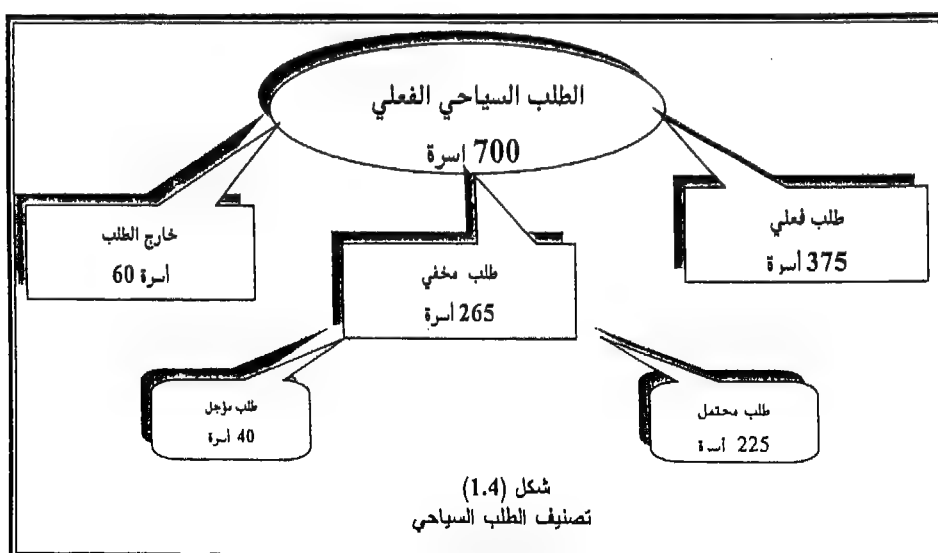
- 1- طلب سياحي فعلي ، ويشمل عدد المسافرين فعلياً لمسافة تزيد عن 40 كم خارج الحدود الإدارية لمدينة بنغازي ، وقد بلغ حجم هذا الطلب حوالي 375 أسرة ، بنسبة بلغت حوالي 53.6 % من إجمالي العينة ، وهذه النسبة هي ما يعرف بمؤشر النزوح الصافي والتي تشمل جميع أفراد مجتمع الدراسة الذين قاموا برحلة واحدة على الأقل فيما بين (مارس 1998 - مارس 1999) ، وبدل هذا المؤشر على أن أكثر من نصف العينة قد قام برحلات سياحية محلية.

(1) الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1995) النتائج الأولية للتعداد العام للسكان (1995) المؤشرات الديموجرافية منها ص 7- 8.

أما مؤشر النزوح الكلي لهذا الطلب الفعلي ، والذي يشير إلى حجم الرحلات الكلي بالنسبة لأفراد العينة فقد بلغ حوالي 158.4 % ويرتفع هذان المؤشران معا أو يرتفع أحدهما وينخفض الآخر كانعكاس مباشر لحالة الطلب الفعلي ، و يعتبر رصد هذه المؤشرات وتحليل العوامل المؤثرة في الطلب السياحي في غاية الأهمية للمخططين حيث تمكنهم من وضع الخطط الرامية لتطوير هذا القطاع ومعرفة متطلبات السوق وتقييم مقومات العرض .

2- طلب سياحي غير معلن ، ويشمل أفراد مجتمع الدراسة الذين لم يشاركوا في حركة السياحة الداخلية أثناء فترة الدراسة ، وقد بلغ إجمالي عددهم حوالي 325 أسرة بنسبة بلغت حوالي 46.4 % من الإجمالي ، وقد اعتبرت 60 أسرة منها بنسبة 8.6 % بأنها خارج الطلب السياحي لانعدام رغبة الخروج لديها ، أما البقية وعددهم 265 أسرة بنسبة 37.9 % فلم يمارسوا النشاط السياحي ولكن لديهم الرغبة في الخروج للسياحة إذا تحسنت ظروفهم ، وهؤلاء ينقسمون إلى مجموعتين ؛ مجموعة طلب سياحي محتمل وبلغ عددهم حوالي 225 أسرة بنسبة 32.1 % ومجموعة طلب كامن وبلغ عددهم حوالي 40 أسرة بنسبة 5.7 % انظر شكل رقم (1.4) ، وقد اعتمد هذا التصنيف على الجدول رقم (1.4) والخاص بالعوامل التي تعوق أفراد العينة من المشاركة في الطلب الفعلي ، وكما علمنا فإن الطلب المحتمل يشمل الأفراد الذين تحول الظروف الاقتصادية والاجتماعية والصحية والمسافة دون مشاركتهم في الطلب الفعلي ، وقد تبين من الجدول السابق والشكل (2.4) بأن العائق الاقتصادي يمثل العقبة الرئيسية للمشاركة في الطلب الفعلي حيث بلغت نسبته حوالي 40.6 % ، تليه ظروف الاجتماعية بنسبة 19.1 % وأخيراً المشكلات الصحية بنسبة بلغت حوالي 2.2 % .

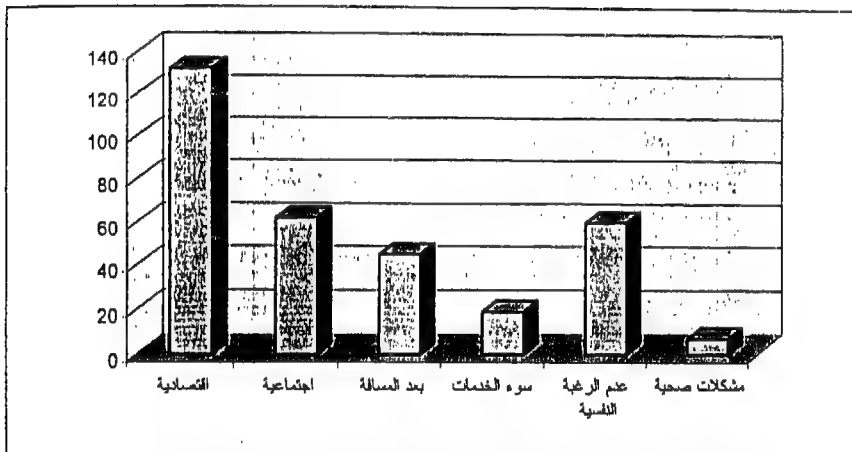
أما الطلب المؤجل فهو يشمل الأفراد الذين أحجموا عن المشاركة في الخروج بسبب تدنى الخدمات السياحية في الوجهات السياحية ، وقد بلغت نسبة هذه المجموعة حوالي 5.8 % وكما علم بأن هذه المجموعة يمكن استمالتها للمشاركة في الطلب الفعلي إذا طورت الخدمات السياحية في المراكز السياحية المختلفة.



جدول رقم (1.4) العوامل التي تعوق المشاركة في الطلب السياحي الفعلي

النسبة الكلية	النسبة	العدد	
18.9	40.6	132	اقتصادية
8.9	19.1	62	اجتماعية
6.4	13.8	45	بعد المسافة
2.7	3.8	19	سوء الخدمات
8.5	18.5	60	عدم الرغبة النفسية
1	2.2	7	مشكلات صحية
46.4	100	325	المجموع

المصدر : الدراسة الميدانية 1999.



شكل (2.4) العوامل التي تعيق المشاركة في الطلب السياحي الفعلي لاسر بنغازي

2.1.2.4 الطلب السياحي الدولي :

يرجع أهمية الإلمام ببعض جوانب الطلب السياحي الدولي لمجتمع الدراسة لما قد تعكسه من تغلغل للحس والحركة السياحية ضمن أفراد العينة ، وكذلك إلى ما يمكن أن تشير إليه من قصور في طبيعة ونوعية الخدمات السياحية الداخلية.

يلاحظ من تفحص الإحصائيات الخاصة بالطلب السياحي الدولي لمجتمع الدراسة بأنه بلغ حوالي 293 أسرة بنسبة بلغت حوالي 41.9 % ساهمت منها 184 أسرة حوالي 26.3 % من الإجمالي في حركة السياحة الداخلية أيضاً ، بمعنى أنها كانت جزءاً ، من الطلب الفعلي الداخلي ، أما بقية الطلب الدولي والذي بلغ 109 أسرة ونسبتها حوالي 15.6 % من الإجمالي فقد ساهمت في حركة السياحة الدولية فقط ، أما إذا أضفنا إجمالي الأسر التي سافرت دولياً فقط مع إجمالي الأسر التي سافرت داخليا ودولياً (375 أسرة) فإن الإجمالي الكلي يصل إلى 484 .

وهذا الرقم يمثل إجمالي الطلب الفعلي للسياحة الداخلية والدولية لأفراد العينة ، كما يشير إلى أن نسبة النزوح الصافي للسفر لأفراد العينة يبلغ حوالي 69.1 % وهذا مؤشر على ارتفاع نسبة الطلب السياحي بين أفراد العينة ، مما يؤكد أهمية الانتباه إلى هذه الظاهرة والتخطيط لها.

وإذا تفحصنا الجدول رقم (2.4) فإنه يتضح لنا بأن غرض السياحة والترويج يأتي في مقدمة الرحلات الدولية حيث بلغت نسبتها حوالي 56.1 % من مجموع المسافرين دولياً ، يليها غرض العلاج والذي بلغت نسبته حوالي 21.8 % ، ثم العمل بنسبة 15.4 % وأخيراً غرض الدراسة بنسبة حوالي 5.1 % .

جدول رقم (2.4) أغراض الرحلات الدولية

غرض الرحلة	العدد	النسبة
سياحة	164	56.7
علاج	64	21.8
دراسة	15	5.1
عمل	45	15.5
بدون إجابة	5	1.7
المجموع	293	100

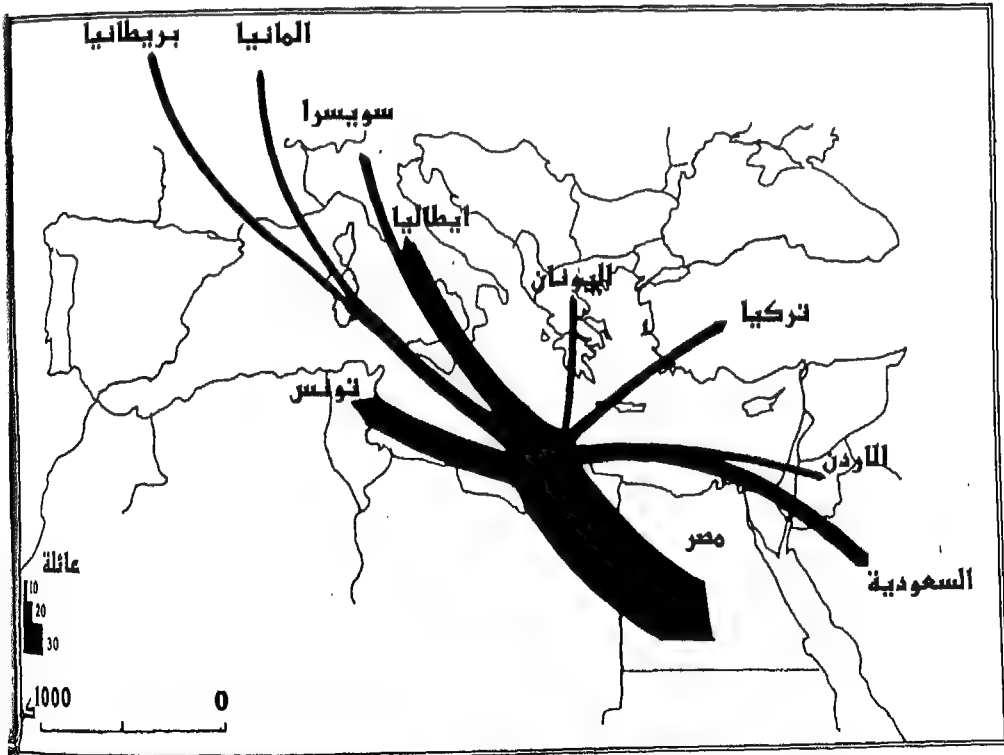
ويرجع سبب ارتفاع نسبة سياحة الترويج بين أفراد العينة إلى عدة عوامل منها انخفاض مستوى الخدمات السياحية محلياً وتوفرها في دول الجوار ، هذا بالإضافة إلى بعض العوامل الخاصة بالسائحين مثل ارتفاع مستوى التعليم والدخل ، فقد تبين ارتفاع نسبة ذوي التعليم العالي ضمن المساهمين في حركة السياحة الدولية حيث بلغت نسبتهم حوالي 35.8 % تليها نسبة ذوي التعليم المتوسط التي بلغت حوالي 30.7 % ، وكما هو معروف ميل الشرائح الاجتماعية التي تحظى بمستوى عالٍ من التعليم إلى إشباع بعض رغباتها النفسية ومنع حياتها وتطلعاتها المعرفية ، إلى السفر والترحال ، كما تبين كذلك ارتفاع نسبة الأسر ذوات الدخول المرتفعة ضمن الأسر المسافرة دولياً .

أما إذا تفحصنا الوجهة السياحية المبينة في شكل رقم (3.4) و جدول رقم (3.4) فإننا نلاحظ بأن الدول العربية تأتي في مقدمة دول العالم التي يقصدها أفراد مجتمع الدراسة وتأتي مصر في مقدمة الدول العربية بنسبة بلغت حوالي 46.1 % ، تليها تونس بنسبة حوالي 15% ، أما بقية الدول العربية الأخرى فقد قصدها حوالي 12.2 % ، وفيما يخص بقية العالم فقد قصده حوالي 26.6 % من الإجمالي وكانت أهم الوجهات السياحية إيطاليا وسويسرا وتركيا واليونان وألمانيا وبريطانيا.

جدول رقم (3.4) الوجهة السياحية الدولية

الدولة	العدد	النسبة
مصر	138	47.1
تونس	44	15.0
الأردن	12	4.1
السعودية	18	6.1
دول عربية أخرى	8	2.8
دول أجنبية	73	24.9
المجموع	293	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .



شكل (3.4) حركة الطلب السياحي الدولي لأسر بنغازي

ويرجع سبب ارتفاع نسبة الرحلات الى مصر الى مجموعة من العوامل الاجتماعية والثقافية والطبيعية ، مثل علاقات : القرابة والمصاهرة ، واللغة والجوار الجغرافي وقرب المسافة حيث تبلغ المسافة بين بنغازي والأراضي المصرية حوالي 600 كم ، هذا بالإضافة الى توفر الخدمات السياحية بها وتنوعها ، أما تونس فعلى الرغم من أنها تأتي في المرتبة الثانية بعد مصر ، واتصافها بنفس المميزات إلا أن نسبتها بلغت حوالي 15.0 % فقط ، وهذه النسبة لا تزيد عن ثلث المسافرين الى مصر ، وقد يرجع ذلك الى قلة علاقات القرابة والمصاهرة بالإضافة الى بعد المسافة عن بنغازي والتي تصل الى حوالي 1300 كم ، ولو أن هذه العينة أخذت من طرابلس فربما كانت النتائج مختلفة ، لقربها من الأراضي التونسية بمسافة تصل الى 245 كم ، كما أن العلاقات الاجتماعية أكثر اتصالاً .

3.4 العوامل المؤثرة في حركة الطلب السياحي الداخلي الفعلي :

لكي نتعرف على طبيعة الحركة السياحية الداخلية وتوجهاتها لمجتمع الدراسة سوف نقوم بتحليل البيانات والإحصائيات الخاصة بها ، والتي تشمل بعض العوامل الديموجرافية والاجتماعية والاقتصادية ، بالإضافة الى العوامل الخاصة بالمقصد السياحي .

1.3.4 العوامل الديموجرافية :

يتضمن هذا الجزء دراسة وتحليل بعض العناصر الديموجرافية المتمثلة في العمر وجنس رب الأسرة وحجم الأسرة ، ومدى تأثيرها على حركة مجتمع الدراسة من مدينة بنغازي الى بقية الوجهات السياحية المختلفة .

1.1.3.4 التركيب العمري :

تتصف دورة الحياة البشرية بمراحل عمرية مختلفة نسبياً تنقسم كل منها بأنماط حياتية مميزة وأعباء واهتمامات مختلفة ، حيث تؤثر التغيرات العمرية على القدرات الجسدية والذهنية ، بالإضافة الى الأعباء الاجتماعية والاقتصادية وما يترتب عليها من آثار في اتخاذ القرار للمشاركة في الحركة السياحية⁽¹⁾.

ومن تفحص الجدول رقم (4.4) يتضح لنا بأن هناك علاقة إحصائية واضحة وقوية بين التركيب العمري للعينة وحركة الخروج للسياحة الداخلية ، حيث إن قيمة مربع كاي والتي تم التوصل إليها أظهرت أنها على درجة عالية ويمكن الاعتماد عليها عند مستوى معنوية 0.003 ويؤكد بأن عامل السن ذو أهمية عند تفسير ظاهرة السياحة.

(1) Pigram , I., (1983) Outdoor Recreation and Resource Management ., London : Croom Helm , pp . 19 – 12 .

ويتضح لنا من تحليل هذا الجدول نظرياً بأن مشاركة الفئات العمرية لمجتمع الدراسة في الخروج للسياحة الداخلية تأخذ اتجاهها عاماً للارتفاع التدريجي بدءاً من الفئة العمرية الأقل من 30 سنة ، والتي بلغت نسبتها حوالي 8.9 % ، ثم تأخذ النسب في الارتفاع من 11.9 % للفئة العمرية 30 - 39 ، إلى 13.7 % للفئة 40 - 49 حتى تصل نسبة المشاركة إلى اقصاها للفئة العمرية 50 - 59 حيث بلغت نسبتها حوالي 14.6 % ، ولكن نسبة المشاركة تنخفض بعد ذلك بشدة لتصل إلى حوالي 4.6 % للفئات العمرية التي تتجاوز سن 65 سنة.

وتؤكد هذه الإحصائيات تأثير المشاركة السياحية بعامل السن وأعباءه الاجتماعية والاقتصادية والصحية ، ففي المراحل الأولى لتكوين الأسر يبدو أن العائلات أقل ميلاً للمشاركة في حركة الخروج للسياحة ، حيث تنصف هذه الفترات بارتفاع الأعباء الأسرية وتربية الأطفال وقلة أوقات الفراغ التي تستهلك في الغالب في رعاية الأطفال في السنوات المبكرة لنموهم .

ويبدو ذلك جلياً في قلة مشاركة فئتي العمر الأقل من 30 سنة والفئة التي تليها 30-39 سنة ، ولكن حركة السفر ترتفع في الفئتين العمريتين الأكبر 40-49 ، و 50-59 سنة وذلك راجع إلى أن رب الأسرة في هذه السن يكون قد وصل إلى مراتب قصوى من مرتبته هذا بجانب ترعرع الأطفال وربما دخول بعضهم سوق العمل ، مما يوفر فرصاً أكثر للمشاركة في الحركة السياحية والتمتع بأوقات الفراغ .

جدول رقم (4.4) الحالة العمرية وأثرها على الخروج

الخروج الفئة العمرية	الخروج للسياحة				عدم الخروج				المجموع	
	العدد	النسبة المئوية	النسبة الألفية	النسبة الكلية	العدد	النسبة المئوية	النسبة الألفية	النسبة الكلية	%	%
30-	62	16.5	65.3	8.9	33	10.2	34.7	4.7	95	100
39-30	83	22.1	51.9	11.9	77	23.7	48.1	11.	160	100
49-40	96	25.6	56.1	13.7	75	23.1	43.9	10.7	171	100
59-50	102	27.2	54.5	14.6	85	26.2	45.5	12.1	187	100
60+	32	8.5	36.8	4.6	55	16.9	63.2	7.9	87	100
المجموع	375	100			325	100			700	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999.

مربع كاي = 15.792

درجة الحرية = 4

المعنوية = 0.003

أما قلة مشاركة الفئات العمرية التي تتجاوز الستين فإنه راجع إلى قلة تحمل هذه السن لأعباء السفر ، وكثرة المشكلات الصحية والميل إلى الحركة قرب مكان السكن ، وهذه الخاصية تتطلب من المخططين النظر بعين الاعتبار إلى هذه الفئة كأحد الشرائح الهامة في المجتمع والعمل على توفير تسهيلات ترفيهية تفي باحتياجات هذه الفئة.

وإذا تفحصنا كل فئة عمرية على حدة كمتغير مستقل للمقارنة بين نسب الخروج وعدمه لكل منها ، وكذلك للمقارنة بين الفئات المختلفة فإنه يتضح لنا بأن نسبة الخروج للفئة الأولى (30 -) هي الأعلى بين الفئات ، حيث تصل نسبة المشاركة فيها إلى حوالي 65.3 % من إجمالي الفئة ، مقابل 34.7 % لم يخرجوا ، وهذا يعني أن قلة

مشاركتها بالنسبة لإجمالي العينة لا يرجع إلى الأعباء الأسرية بل إلى صغر حجمها وقلة مساهمتها في العينة ، ويرجع صغر حجم هذه الفئة إلى تأخر سن الزواج وهي إحدى صفات الحياة الحضرية.

أما فئة المسنين التي تجاوزت 60 سنة فإنها تبدو على نقبض الفئة السابقة ، حيث بلغت نسبة مشاركتهم في حركة الخروج حوالي 36.8 % فقط من إجمالي الفئة ، أما الفئات الثلاث الباقية والواقعة فيما بين 30 و 59 سنة فإن نسب مشاركتها للخروج تجاوزت 50% بقليل لكل فئة منها ، وهذا يشير إلى أن جزءا كبيرا من هذه الفئات المستقرة اقتصاديا واجتماعيا لا تساهم في حركة السياحة بكثافة ، ولكن يمكن استمالة قطاع كبير منها وتحويله إلى طلب فعلي إذا تحسنت ظروفهم وظهرت المقاصد السياحية وجهزت بالخدمات الملائمة .

2.1.3.1 التركيب النوعي:

تشير نتائج مربع كاي إلى انعدام وجود علاقة احصائية بين متغيري التركيب النوعي والخروج للسياحة حيث بلغت نسبة المعنوية حوالي 64. مما يعنى بأن المتغيرين مستقلان عن بعضهما ، ويتضح من الجدول رقم (5.4) بأن العينة يسودها بصفة عامة نمط الأسر التي يعولها الزوج ثم تأتي الزوجة بعده في المرتبة الثانية يليها الابن الأكبر وأخيرا الابنة الكبرى .

جدول رقم (5.4) التركيب النوعي للساحين وعلاقته بالخروج

الخروج النوع	الخروج للسياحة				عدم الخروج				المجموع %	
	العدد	النسبة المعدوية	النسبة الألفية	النسبة الكلية	العدد	النسبة المعدوية	النسبة الألفية	النسبة الكلية	%	%
زوج	311	83.1	53.1	44.3	275	84.6	46.9	39.1	584	83.4
زوجة	25	6.7	49	3.6	26	8	51	3.7	51	7.2
ابن أكبر	27	7.2	60	3.9	18	5.5	40	2.6	45	6.4
ابنة كبرى	12	3.2	66.7	1.7	6	1.9	33.5	0.9	18	2.6
المجموع	375	100			325	100			700	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999.

مربع كاي = 2.480

درجة الحرية = 4

المعنوية = 0.64

أما إذا نظرنا إلى المشاركة في الخروج ، فإننا نجد الأسر التي يعولها الزوج تأتي في المرتبة الأولى بنسبة 83.1 % تليها التي يعولها الابن الأكبر بنسبة 6.7 % والابنة الكبرى بنسبة 3.2 %.

ويسود هذا التوجه طبيعياً في المجتمعات المحافظة مثل المجتمع الليبي والذي يبرز فيه دور رب الأسرة (الذكر) في اتخاذ القرارات التي تهم الأسرة ومن بينها قرار الخروج، ولكن هناك مؤشراً في الإحصائية جدير بالاهتمام والملاحظة ، وهو ارتفاع نسبة الخروج بين الأسر التي تعولها الابنة الكبرى والذي بلغ حوالي 66.7 % من إجمالي الفئة ، ولكن صغر حجمها حال دون تأثيرها في النسبة العامة .

3.1.3.4 حجم الأسرة

يشير اختبار مربع كاي إلى انعدام وجود أية علاقة إحصائية قوية بين حركة الخروج وحجم الأسرة ، لأن حجم الأسرة اللببية كبير بصفة عامة ، ولذلك فلم يبرز أي تفاوت في تأثير حجم الأسرة على الخروج ، كذلك يمكن إرجاع انعدام العلاقة هذه إلى تأثير العامل الثقافي والحضاري التقليدي والمحافظة المتمثل في زيادة أفراد الأسرة وفي الأسر الممتدة كذلك ، والتي يكثر بها الأفراد المعالون والذين يعتبرون جزءاً من الأسرة الكبيرة (العائلة).

وإذا نظرنا إلى الجدول رقم (6.4) فإنه يتضح لنا بأن الأسر متوسطة الحجم والتي تتكون من 6-8 أفراد هي الأكثر مشاركة حيث بلغت نسبة الخروج حوالي 37.6 % ، يليها الأسر ذات الحجم الأكبر والتي يتكون أفرادها من أكثر من تسعة أفراد فقد بلغت نسبتها حوالي 34.9 % وأخيراً تأتي الأسر صغيرة الحجم بنسبة 27.5 % .

أما إذا قارنا كل فئة على حدة فإنه يتضح لنا بأن الأسر ذات الحجم الكبير تميل إلى المشاركة في حركة الخروج الأكثر نسبياً من الفئتين الأخريين حيث تبلغ نسبة الخروج فيها حوالي 56.2 % من إجمالي الفئة ، وربما يرجع ذلك إلى وجود دخول إضافية من أفراد الأسر الكبيرة ، كما أن شدة الازدحام في البيت قد تدفعهم للخروج ، أما الأسر الصغيرة فقد وصلت نسبة مشاركتها إلى حوالي 55.4 % من إجمالي الفئة وربما يساعدها صغر حجمها وقلة المصاريف على الخروج . وبطبيعة الحال يمكن التوقع بأن هذه الأسر سوف تتزايد في المستقبل لما تمليه الحياة الحضرية ومتطلباتها من صغر لحجم الأسرة وتفكك للأسر الممتدة ، وهذا مؤشر على أن الطلب السياحي سوف يتزايد مع نمو هذا النمط الأسري .

جدول رقم (6.4) حجم الأسرة وأثرها على الخروج

عدد أفراد الأسرة	الخروج للسياحة			عدم الخروج			المجموع %	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الكلية	%	%
أقل من 6	103	27.5	55.4	14.7	25.5	44.6	186	100
6-8	141	37.6	50.2	20.1	43.1	49.8	281	100
أكثر من 9	131	34.9	56.2	18.7	31.4	43.8	233	100
المجموع	375	100			100		700	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

مربع كاي = 2.203

درجة الحرية = 2

المعنوية = 33

2.3.4 العوامل الاقتصادية والاجتماعية :

ويشمل هذا القسم دراسة وتحليل تأثير التعليم ، والنشاط الاقتصادي والدخل وعمل الزوجه ، وملكية السيارة ، على حركة الخروج للسياحة الداخلية .

1.2.3.4 الحالة التعليمية :

يتضح من تحليل الجدول رقم (7.4) والخاص بالحالة التعليمية لمجتمع الدراسة وعلاقتها بالخروج للسياحة المحلية ، بأن هناك علاقة قوية بين هذين المتغيرين من الناحية الإحصائية، حيث تشير نتائج مربع كاي بأنها ذات معنوية عالية بلغت حوالى (0.009).

ومن تفحص الجدول السابق فإنه يتضح لنا بأن فئة التعليم العالى هي أكثر الفئات مشاركة فى الحركة السياحية الداخلية ، والخارجية أيضاً ، حيث نسبتها حوالى 33.6 % تليها فئة التعليم المتوسط بنسبة 32.0 % ثم الأساسى بنسبة 24.8 % وأخيراً فئة الأمية بنسبة 9.6 % ، وإذا تفحصنا مشاركة كل فئة على حده فى حركة الخروج فإنها تحافظ على نفس الترتيب السابق.

جدول رقم (7.4) أثر الحالة التعليمية على الخروج

الخروج المستوى التعليمي	العدد	الخروج للسياحة			عدم الخروج			المجموع %	
		النسبة العمرية	النسبة الاقليّة	النسبة الكلية	النسبة العمرية	النسبة الاقليّة	النسبة الكلية	%	العدد
امى	36	214.4	5.1	45	55.6	64	81	100	11.6
تعليم اساسي	93	24.2	13.3	104	52.8	14.8	197	100	28.1
تعليم متوسط	120	32	17.1	98	30.2	45	218	100	31.1
تعليم عالى	126	33.6	61.8	78	24	38.2	204	100	29.1
المجموع	375	100		325	100		700	100	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999.

مربع كاي = 11.6

درجة الحرية = 3

المعنوية = 0.009

إذا نظرنا إلى نسب التعليم لأرباب الاسر كمؤشرات لتطور التعليم ومدى تأثيراتها المستقبلية على حركة الخروج فإنه يتضح لنا بأن النسبة الكلية لفئة التعليم المتوسط هي الأكثر تمثيلاً فى العينة سواء خرجوا أو لم يخرجوا للسياحة ، حيث بلغت نسبتهم الكلية حوالى 31.1 % تليها فئة التعليم العالى بنسبة 29.1 % ثم فئة التعليم الأساسى بنسبة 28.1 % ، أما نسبة الأمية فكانت الأقل بين أفراد العينة حيث بلغت حوالى 11.6 % . وهذه النسب تشير إلى أن ظاهرة الأمية أخذت تقل بين أفراد المجتمع (بمدينة بنغازى) فى الوقت الذى تزايدت فيه معدلات التعليم ، والمتمركزة حالياً فى التعليم المتوسط . وحيث إن العلاقة وثيقة بين التعليم وارتفاع الطلب السياحي فإن ذلك قد يقود إلى الاستنتاج بأنه سوف يكون هناك طلب كبير على حركة الخروج للسياحة ، وما ينتج عنه من ضغوط اجتماعية ونفسية واقتصادية وبيئية ، واستهلاكاً للموارد المتاحة ما لم تؤخذ الإحتياجات اللازمة

لتوفير المرافق المناسبة لكل الأعمار والمتطلبات الاجتماعية والثقافية ومراعاة القدرات الاقتصادية لشراح المجتمع المختلفة .

2.2.3.4 النشاط الاقتصادي :

تتأثر ظاهرة الخروج للسياحة بنوع وطبيعة النشاط الاقتصادي والذي يؤثر بدوره في مرونة الحركة والتحكم في أوقات الخروج ، وتؤكد نتائج مربع كاي بأن هناك علاقة إحصائية بين المتغيرين يمكن قبولها عند دلالة 0.05.

وعند تفحص الجدول رقم (8.4) فإنه يتضح لنا بأن مشاركة فئة الموظفين تأتي الأعلى بين الفئات الأخرى حيث بلغت نسبتها حوالي 56.8 % من إجمالي الخروج تليها فئة أصحاب العمل حيث بلغت نسبتهم حوالي 27.2 % ثم المتقاعدين بنسبة 9.9 % وأخيرا عاطلين عن العمل بنسبة بلغت 6.1 % .

ويرجع ارتفاع نسبة مشاركة فئة الموظفين في الخروج إلى عاملين : أولهما ، إن الهيكل الوظيفي في ليبيا بصفة عامة يغلب عليه طابع العمل في الوظائف الإدارية الحكومية .

جدول رقم (8.4) الحالة الوظيفية وأثرها على الخروج

الخروج الحالة الوظيفية	الخروج للسياحة			عدم الخروج			المجموع %		
	النسبة المعدية	النسبة الألفية	النسبة الكلية	النسبة المعدية	النسبة الألفية	النسبة الكلية	العدد	%	%
يعمل بمرتب	213	56.8	54.8	176	54.2	45.2	389	100	55.6
صاحب عمل	102	27.2	58	74	22.8	42.6	176	100	25.0
متقاعد	37	9.9	39.8	56	17.2	60.2	93	100	13.3
خالي عمل	23	6.1	54.8	19	5.8	45.2	42	100	6.0
المجموع	375	100		325	100		700	100	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

مربع كاي = 8.71

درجة الحرية = 3

المعنوية = 0.03

حيث وصلت نسبتهم حسب تعداد عام 1995 إلى حوالي 66.1 %⁽¹⁾، ثانيا ، يجيز قانون الخدمة المدنية رقم (55) لعام 1976 م إجازة سنوية للعاملين بالدوائر الحكومية الرسمية مدتها " ثلاثين يوما في السنة ، وخمسة وأربعين يوما لمن بلغ سن الخمسين أو جاوزت مدة خدمته عشرين سنة " . هذان العاملان يجعلان من فئة الموظفين أكثر الفئات مشاركة في حركة الخروج ، أما قلة نسبة الخروج عند المتقاعدين رغم توفر الوقت فهي ترجع لأسباب قد تكون صحية أو مادية ، أو لعدم توفر وسائل نقل أو لعدم وجود أماكن ملائمة وقريبة . هذا وقد سجلت فئة العاطلين عن العمل أقل النسب مشاركة ، وقد تبين بأن زوجات 60 % من الخارجين للسياحة منهم يعملن .

(1) الهيئة الوطنية للمعلومات و التوثيق ، المرجع السابق.

وإذا قارنا كل فئة على حدة كمتغير مستقل لمعرفة مدى المشاركة ضمنها فإنه يتضح لنا بأن نسبة المشاركين في الخروج من بين أصحاب العمل تصل إلى حوالي 58.0 % ، بينما تصل نسبة المشاركة ضمن فئة الموظفين إلى حوالي 54.8 % فقط وهذا يشير إلى أن أصحاب العمل أكثر مرونة في الحركة وكذلك أكثر قدرة اقتصادية على تحمل أعباء السفر المادية ، أما ارتفاع نسب الخروج ضمن فئة العاطلين فربما ترجع إلى توفر أوقات الفراغ من ناحية وعمل زوجات بعضهم من ناحية أخرى ، هذا بالإضافة إلى إمكانية سفر بعضهم بحثاً عن العمل .

3.2.3.4 الدخول :

يبدو واضحاً وجود علاقة قوية بين الدخول وحركة الخروج وقد دلت على ذلك نتيجة مربع كاي والتي ثبت بأنها على درجة معنوية عالية بلغت (0.001)، وهذه نتيجة منطقية لما للدخول من تأثير مباشر على الإيفاء بمتطلبات تكاليف الرحلة سواء في النقل أو الإيواء أو الإعاشة.

وتبين من جدول رقم (9.4) بأن فئة ذوى الدخل المتوسط (201 - 300 دينار) هي أكثر الفئات مشاركة في حركة الخروج بنسبة بلغت حوالي 44.3 % ، وقد يكون مرجع ذلك إلى إن غالبية الدخول في البلاد تقع ضمن تلك الفئة . تأتي فئة الدخل المرتفع (أكثر من 300 دينار) فى المرتبة الثانية بنسبة بلغت حوالي 33.6 % ، أما ذوى الدخول المنخفضة (أقل من 200 دينار) ، فهم أقل مشاركة في حركة الخروج بنسبة بلغت 22.1 %.

أما إذا نظرنا إلى مشاركة كل فئة على حدة في حركة الخروج للسياحة فإنه يتضح لنا بأن المشاركة ضمن فئة الدخل المرتفع هي الأعلى ، حيث بلغت نسبة الخروج بها حوالي 61.5 % ، تليها فئة ذوى الدخول المتوسطة بنسبة 54.8 % ، وأخيراً ذوى الدخول المنخفضة حيث بلغت نسبة المشاركة في تلك الفئة حوالي 43.2 % .

جدول رقم (9.4) أثر الدخل على الخروج

المجموع %		عدم الخروج		الخروج للسياحة				الخروج الدخل	
				النسبة الكلية	النسبة الافتتية	النسبة المعدنية	النسبة الكلية		
%	العدد	%	العدد	النسبة الكلية	النسبة الافتتية	النسبة المعدنية	النسبة الكلية	العدد	%
27.4	192	100	109	15.6	56.8	33.5	11.9	83	منخفض - 200
43.3	303	100	137	19.6	45.2	42.2	23.7	166	متوسط 200-300
29.3	205	100	79	11.3	38.5	19.6	18	126	مرتفع + 300
100	700	100	325			100		375	المجموع

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

مربع كاي = 13.57

درجة الحرية = 2

المعنوية = 0.001

4.2.3.4 عمل الزوجة :

تشير نتائج مربع كاي الإحصائية الموضحة في جدول رقم (10.4) إلى انعدام وجود علاقة قوية بين متغيري عمل الزوجة والخروج للسياحة في مجتمع الدراسة ، مما يشير إلى أن هذين المتغيرين مستقلان عن بعضهما .

ويبدو أن هذه نتائج طبيعية لمجتمع محافظ ، لا تزال المرأة تمارس فيه في الغالب دور دور ربة البيت التقليدي ، بينما لا تزال نسبة المرأة العاملة فيه قليلة نسبياً ، حيث تشير الإحصائيات إلى أن نسبة المرأة العاملة لا تتعدى 27.4% ، بينما النسبة السابقة والبالغة 72.6% فتمثل المرأة غير العاملة .

لكن إذا نظرنا إلى نسبة خروج الزوجات العاملات وغير العاملات ضمن فئاتهن فإنه يتضح لنا بأن نسبة النساء العاملات بلغت حوالي 58.3% في حين وصلت نسبة النساء غير العاملات حوالي 51.8% ، ويمكن أن نستنتج من هذا التوجه إلى أن عمل المرأة سوف يكون أكثر تأثيراً على حركة الخروج للسياحة في المستقبل ، لما تفرضه متطلبات التغيرات الاجتماعية والاقتصادية من دخول المرأة ميدان العمل بأعداد أكبر .

جدول رقم (10.4) عمل الزوجة وأثره على الخروج

المجموع %			عدم الخروج			الخروج للسياحة			الحالة	
%	%	العدد	النسبة الكلية	النسبة الألفية	النسبة المئوية	العدد	النسبة الكلية	النسبة الألفية	النسبة المئوية	العدد
27.4	100	192	11.4	41.7	24.6	80	16	58.3	29.9	112
72.6	100	508	35	48.2	75.4	245	37.6	51.8	70.1	263
100	100	700			100	325			100	375

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

مربع كاي = 2.41

درجة الحرية = 1

المعنوية = 0.07

5.2.3.4 ملكية سيارة خاصة :

تشير الإحصائيات على وجود علاقة بين ارتفاع نسبة ملكية السيارات وحركة الخروج لما توفره من سهولة ومرونة في الحركة ، كما تشير فيه نتائج مربع كاي ، إلى وجود علاقة إحصائية قوية وواضحة بين المتغيرين ، ذات معنوية بلغت (0.001) .

كما تشير الإحصائيات في جدول رقم (11.4) إلى أن الفرق شاسع بين الذين يخرجون للسياحة ويملكون سيارات والذين لا يملكون سيارات حيث بلغت نسبة الحالة الأولى 82.1% بينما بلغت الأخرى 17.9% فقط وهذا ما يؤكد علاقة ملكية السيارات بحركة الخروج .

وتجدر الإشارة هنا أيضاً إلى أنه ليس كل مالكي السيارات الخاصة يشاركون في حركة الخروج ، فقد اتضح إنه من بين 539 مالك للسيارات الخاصة ، يشارك منهم 308 أسرة في الخروج بينما تبقى 237 أسرة بدون مشاركة ، كما اتضح أيضاً أن بعض مالكي

السيارات يستخدمون وسائل أخرى للخروج ، فقد استخدمت 21 أسرة منها وسائل نقل أخرى منها 15 أسرة سافرت عن طريق الجو ، و 6 أسر استخدمت الحافلات ، وهذا يشير إلى أن الأسر الميسورة قد تستخدم المواصلات الجوية لتفادي إجهاد المسافات الطويلة ، كما أن بعض الأسر الكبيرة قد تستخدم وسائل المواصلات العامة مثل الحافلات .

جدول رقم (11.4) أثر ملكية السيارات الخاصة على الخروج

ملكية السيارة	الخروج للمصاحبة			عدم الخروج			المجموع %	
	العدد	النسبة المئوية	النسبة الكلية	العدد	النسبة المئوية	النسبة الكلية	العدد	%
أسر تملك سيارة خاصة	308	82.1	57.1	231	71.1	42.9	534	77.0
أسر لا تملك سيارة	67	17.9	41.6	94	58.9	58.4	161	23.0
المجموع	375	100		325	100		700	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

مربع كاي = 12.018

درجة الحرية = 1

المعنوية = 0.001

3.3.4 عوامل خاصة بالمقصد السياحي وطبيعة الرحلة :

وتشمل هذه العوامل العلاقة المتبادلة بين السائحين والوجهة السياحية والمتمثلة في عوامل الجذب السياحي ، وزمن الرحلة وعامل المسافة ، وأماكن الإقامة ومدة الإقامة ومرات التردد.

1.3.3.4 الوجهة السياحية :

يعكس جدول رقم (12.4) وكذلك شكل رقم (4.4) مدى التباين في اتجاهات الرحلات السياحية لمجتمع الدراسة إلى مناطق البلاد المختلفة ، وقد تبين بأن أكثر الرحلات تنجّه إلى منطقة الجبل الأخضر والتي بلغت نسبتها حوالي 46.7 من إجمالي القائمين برحلات.

وتتميز هذه المنطقة بتعدد عوامل الجذب الطبيعية والتاريخية بها ، بالإضافة إلى قربها من مدينة بنغازي ، تأتي منطقة طرابلس ثانياً الوجهات السياحية لمجتمع الدراسة حيث بلغت نسبة قاصديها حوالي 25.9 % . ويرجع هذا الأقبال على الرغم من المسافة الشاسعة التي تفصلها عن بنغازي ، حجم التجمع السكاني الكبير ، واتساع مجال جذب الخدمات بمدينة طرابلس والتي تشمل الخدمات الاقتصادية والإدارية والصحية والتعليمية والثقافية والترفيهية .

أما منطقة سهول سرت فتحتل المرتبة الثالثة للوجهات السياحية حيث قصدتها حوالي 8.3 % من إجمالي الخروج ، ويرجع سبب ذلك إلى وجود مدينة سرت العاصمة الإدارية الحالية ، بالإضافة إلى بعض الموانئ النفطية الهامة مثل الزويتينة ، والبريقة ، والعقيلة ورأس لانوف والتي يعمل بها بعض من سكان بنغازي أو ذويهم .

تأتي منطقة سهل بنغازي في المرتبة الرابعة كمقصد سياحي لأفراد العينة فقد زارها حوالي 6.9 % من الإجمالي ، وهذه المنطقة تمثل ظهير بنغازي المباشر وتوجد بها بعض التسهيلات السياحية والشواطئ المفتوحة التي تمثل وجهة الأفراد الذين يرغبون في الذهاب إلى أماكن قريبة . تأتي بعد ذلك مجموعة من المقاصد ولكنها في مرتبة أقل من سابقتها وتمثل في مناطق الجنوب ، وطبرق ، والجبل الغربي ، حيث كانت نسب المسافرين إليها على التوالي 4.8 % و 4.5 % و 2.9 % .

وهكذا نرى بأن حوالي 58.1 % إجمالي الرحلات تتوجه إلى المناطق الواقعة إلى الشرق من بنغازي ، وحوالي 37.0 % تقصد المناطق الغربية ، أما المنطقة الجنوبية فتحتل بحوالي 4.8 % فقط ، وسوف نتضح أسباب اختبار هذه الوجهات السياحية أثناء مناقشتنا لدوافع الخروج .

جدول رقم (12.4) الوجهة السياحية لمجتمع الدراسة

الوجهة السياحية	العدد	النسبة من إجمالي الخروج (375)	النسبة من إجمالي العينة (700)
طبرق	17	4.5	2.4
الجبل الأخضر	175	46.7	25
سهل بنغازي	26	6.9	3.7
سهول سرت	31	8.3	4.4
طرابلس	97	25.9	13.9
الجبل الغربي	11	2.9	1.6
الجنوب	18	4.8	2.6
الإجمالي	375	100	53.6

المصدر : الدراسة الميدانية 1999

2.3.3.4 دوافع الخروج :

تستعد العوامل التي تدفع الأفراد للخروج في رحلات سياحية بعيداً عن مقار إقامتهم وبعض هذه العوامل له علاقة بالنواحي الاجتماعية والاقتصادية التي تم التعرض إليها سابقاً أما بعضها الآخر لقلّة العلاقة بمدى جاذبية المكان ، وسهولة الوصول إليه ، ومدى توفر الخدمات السياحية فيه.

وكلما تنوعت هذه العوامل في ذلك المكان كلما ارتفع الطلب عليه ، ولكن يجب الإشارة إلى أن الأمزجة ونفسية الأفراد وتطلعاتهم غير متجانسة وتباين بسبب تأثير البيئة الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية عليهم ، وذلك فإن العوامل السلوكية ذات تأثير في تباين التوجهات السياحية .

ومن تفحص الجدول رقم (12.4) والخاص بدوافع الخروج للسباحة فإنه يبين لنا ما يلي :

1- يتضح إن العامل الطبيعي والمتمثل في الجبال والمناظر الطبيعية يأتي في مقدمة عوامل الجذب السياحي بنسبة بلغت حوالي 32.8 % من إجمالي الخروج ، ويعتبر الجبل

2- يأتي عامل توافر الشواطئ البحرية الثاني كعامل جذب سياحي بنسبة بلغت حوالى 23.7 % وهذا العامل متوفر فى أجزاء كثيرة من خط الساحل الليبي ، ولكن يتحكم فى مقدار جذبته مدى صلاحيته للاستعمال الترويحي، وكذلك مدى القرب من بعض مراكز التجمعات السكانية ، أو وجود مرفق سياحي كالقرى السياحية ، والتي توجد بأعداد قليلة قرب المدن الكبرى.

ويلاحظ أن منطقة الجبل الأخضر تتصف بهذه الخاصية أيضا ، إلا أن شواطئها تتصف بالضيق وتكثر بها الجروف بعكس غالبية الشواطئ الساحلية.

3- أما المناخ فيحتل المرتبة الثالثة بنسبة بلغت حوالى 15.2 % ، وعلى الرغم من تأثير الأطراف الشمالية بمناخ البحر المتوسط والجنوب الليبي بالمناخ الصحراوي ، بصفة عامة إلا أن هناك اختلافات مناخية فصلية ، ومحلية تحددها ظروف موقع المكان الفلكي من خطوط العرض ، والقرب أو البعد من البحر ، والارتفاع أو الانخفاض عن مستوى سطح البحر هذا بالإضافة إلى حركة الشمس الظاهرية . فعلى سبيل المثال فإن درجة الحرارة فى مدينة بنغازي ترتفع فى فصل الصيف وترتفع معها درجة الرطوبة النسبية حتى تصل إلى درجة مقلقة تدفع بالافراد للبحث عن أماكن ذات ظروف مناخية أفضل يقضون فيها أوقات فراغهم. وتتوفر هذه الظروف إما على الشواطئ البحرية أو على المرتفعات مثل الجبل الأخضر.

يلاحظ كذلك ارتباط ظاهرة الخروج بفصول السنة المختلفة ، حيث ترتفع فى فصول وتقل فى أخرى ، فتشير الإحصائيات فى الجدول رقم (13.4) إلى أن فصل الصيف هو أكثر خروجا للسياحة حيث بلغت نسبة الخروج به إلى حوالى 46.4 % ويرجع سبب ذلك إلى توفر العطلات فى هذا الموسم لجميع المراحل الدراسية ، وملاءمة مناخه للخروج . يأتي فصل الربيع فى المرتبة الثانية بنسبة بلغت حوالى 33.6 % ، وذلك نظرا لإعتدال مناخه وجماله البهلي ، وتقل ظاهرة الخروج بعد ذلك فى فصل الشتاء حتى تصل إلى نسبة 14.7 % لانخفاض درجة الحرارة وكثرة الأمطار .

أما فى فصل الخريف فإن نسبة معدل الخروج تصل إلى أدنى مستوى لها حيث تبلغ حوالى 5.9 % ، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب منها :

أن هذا الفصل يعقب فصل الصيف الملئ بالإجازات ، كما يشهد هذا الفصل عودة الطلبة إلى مدارسهم ، ويتصف هذا الفصل أيضا تغلب ظروفه المناخية ، وهبوب رياح القبلي المحلية فى بعض الأحيان .

ويبدو واضحا من الجدول السابق تأثير فصول السنة (المناخ) على مدى الإقبال على عوامل الجذب الطبيعية المختلفة ، ففي فصل الصيف بلغت نسبة المقبلين على المناظر الطبيعية والجبال حوالى 14.1 % بينما بلغت نسبة جذب الشواطئ حوالى 12.3 % تليها جذب المناخ المعتدل التى بلغت 6.9 % ، أما فى فصل الربيع فهذه النسب تقل نسبيا ، حيث بلغت نسبة جذب الجبال والمناظر الطبيعية حوالى 13.3 % ، أما الشواطئ البحرية فقد بلغت حوالى 7.5 % والمناخ المعتدل وصل إلى 5.3 % ، ولكن تأثير هذه العوامل تنخفض

فى فصلى الخريف والشتاء بمعدل أكبر من سابقتها بنسب تتراوح ما بين 4.0 % إلى 0.8 % . وكانت نسبة الإنخفاض فى فصل الخريف أكثر منها فى الشتاء .

4- تشير الإحصائيات بوضوح إلى انخفاض نسبة تأثير العوامل غير الطبيعية فى جذب السائحين ، فقد بلغت نسبة تأثير عامل الهدوء على الخروج حوالى 8.5 % من الإجمالي وربما يرجع ذلك إلى انخفاض الضوضاء نسبيا فى مدينة بنغازى .

5- يمثل دافع جودة أماكن الإقامة والخدمات السياحية المرتبة الخامسة بنسبة بلغت حوالى 6.4 % ، وهذا العامل يعتبر مؤشراً اقتصادياً واجتماعياً يعكس الأفراد الراغبين فى مستوى مميز من الخدمات ولديهم القدرة المادية على تحمل الأعباء ، وانخفاض هذه النسبة فى مجتمع الدراسة يعكس قلة وجود هذه الخدمات على نطاق واسع وبأسعار مناسبة، كما

جدول رقم (13.4) أثر فصول السنة على دوافع الخروج

الفصول	الربيع	الصيف	الخريف	الشتاء	الإجمالي	عوامل الجذب السياحي	
						النسبة	العدد
عوامل الجذب السياحي	7.5	12.3	1.6	2.9	23.7	28	89
الشواطئ البحرية	5.3	6.9	0.8	2.1	15.2	20	57
المناخ المعتدل	13.3	14.1	1.3	4	32.8	50	123
الجبال والمناظر الطبيعية	1.3	2.4	0.3	1.3	5.3	5	20
الأماكن التاريخية	3.7	2.6	0.5	1.6	8.5	14	32
الهدوء	1.1	1.3	0.5	-	2.7	4	10
الشعور بالأمن	0.5	0.8	0.3	1.1	2.7	2	10
القرب من بنغازى	0.3	4	0.8	1.3	6.4	1	24
جودة أماكن الإقامة والخدمات	-	1.9	0.3	0.5	2.7	-	10
أخرى	-	7	1	2	10	-	10
الإجمالي	33.6	46.4	5.9	14.7	100	124	174

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

تشير إلى إجماع جزء من الطلب السياحي عن السفر الداخلى و البحث عن بديل دولى . هذا بالإضافة إلى أنها تشير إلى أن أعداد كبيرة من هؤلاء السائحين لا يستخدمون مرافق الإيواء التجارية إلا على نطاق صغير ، أما الغالبية فيقيمون عند الأقارب والأصدقاء .

6- يأتي تأثير العامل الثقافي المتمثل فى زيادة الأماكن التاريخية فى المرتبة السادسة بنسبة بلغت 5.3 % ، وذلك على الرغم من غنى البلاد بالمقومات السياحية التاريخية المختلفة ، إلا أن عدم الاهتمام بها وتطويرها ، أظهر وكان العينة تفتقر إلى الأكثرات التاريخي والثقافي .

7- أما عوامل القرب من بنغازى والشعور بالأمن فقد جاءت فى المرتبة الأخيرة بنسبة بلغت حوالى 2.7 % لكل منهما ، و يشير انخفاض عامل الشعور بالأمن إلى نمط الرحلات الجماعية من ناحية ، وكذلك إلى الإقامة عند الأقارب والأصدقاء ، أما انخفاض تأثير عامل المسافة فيرجع إلى ارتفاع ملكية السيارات الخاصة وتطور البنية التحتية والمتمثلة فى الطرق البرية بصفة خاصة .

3.3.3.4 زمن الرحلة وعوامل المسافة :

يعتبر عامل المسافة من العوامل الهامة فى تحديد الوقت الذى تستغرقه الرحلة إلى الوجهة المطلوبة ، فكلما زادت المسافة كلما تطلب ذلك وقتاً وجهداً ونفقات أكثر ، وهذا ما يشير إليه بعض الباحثين بتأثير عامل distance friction ، حيث إن حركة الرحلات السياحية تأخذ اتجاهأ عاماً نحو الارتفاع إلى أن تصل إلى أعلى قمة لها عند مسافة معينة من المصدر ، ثم تأخذ هذه الرحلات بعدها توجهأ نحو الانخفاض والتلاشى كلما ابتعدنا عن تلك القمة⁽¹⁾.

لكن فى عام 1995 أشار Pearce إلى أن هناك عدة عوامل أخرى تقلل من تأثير عامل المسافة على حركة السياحة ، و ذلك مثل انخفاض تكاليف السفر والإيواء ، وتوفر عوامل جذب طبيعية وثقافية مميزة⁽²⁾ ، وسوف نرى من تحليل الجدول رقم(14.4) مدى تأثير عامل المسافة وانعكاساتها على مجتمع الدراسة الذى يشير إلى :

1- يلاحظ بأن التوجه العام للرحلات المختلفة يأخذ طابعاً عاماً يتسم بالزيادة التدريجية كلما ابتعدنا عن مصدر الرحلات حتى تصل إلى أعلى قمة لها ثم تنخفض بعد ذلك ولكنها تعود لترتفع مرة أخرى لوجود قمة أخرى فى طرابلس ، فقد أخذت الرحلات فى الارتفاع من نسبة 6.4 % فى المسافة الواقعة بين 40-60 كم من بنغازى حتى تصل إلى أعلى قمة لها بما نسبته حوالى 22.1 % عند المسافة الواقعة فيما بين 201-300 كم من بنغازى ثم تنخفض بعد ذلك بشدة حتى تصل إلى نسبته 3.7 % فيما بين 301-400 كم . لكن الرحلات تعود لترتفع مرة أخرى فى المسافة التى تتعدى مسافة 400 كم ، ولكنه جدير بالذكر هنا إلى أن هذه الزيادة لا تمثل قمة واحدة ، ولكنها تمثل مجموع الرحلات التى تتعدى تلك المسافة فى كافة أرجاء البلاد بما فى ذلك منطقة طرابلس التى تمثل الوجهة السياحية الثانية لمجتمع الدراسة بعد الجبل الأخضر ، أنظر الشكلين رقم (5.4) و (6.4)

2- أما فيما يتعلق بتوزيع حجم الرحلات على الإقليم المختلفة والموزعة فى شكل نطاقات مساحية وعلاقة كل ذلك بعامل المسافة فإنه يتضح لنا التالي :

أ- تبلغ نسبة الرحلات المتجهة إلى المسافة الواقعة بين 40 - 60 كم حوالى 6.4 % من إجمالى الخروج ، وهذه الرحلات متجهة إلى سهل بنغازى ، حيث يوجد فى هذا النطاق المساحى القرية السياحية بمنطقة قمينس على الساحل إلى جنوب من مدينة بنغازى بحوالى

(1) Pearce , D . (1989) , Op . Cit . , p . 129 .

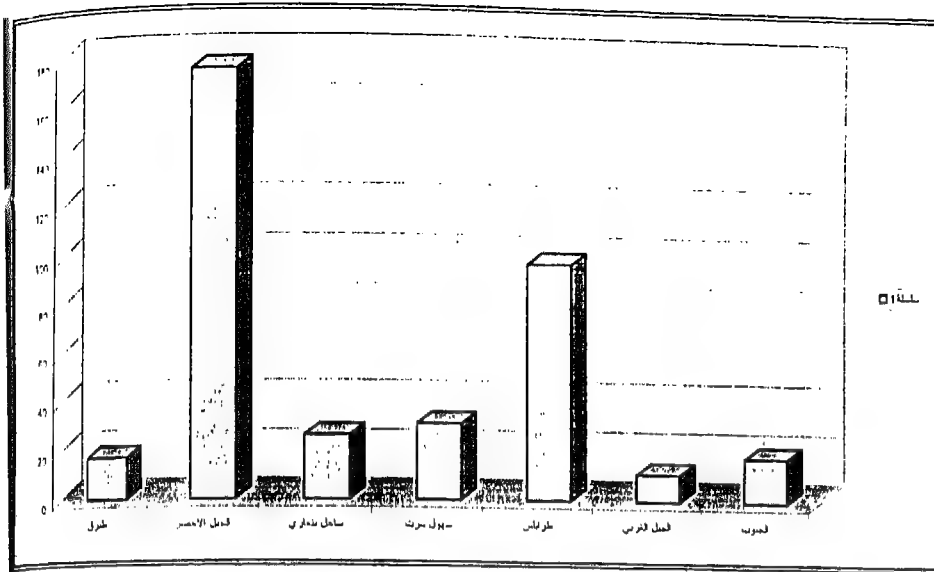
(2) Pearce , D . (1995) , Op . Cit . , p . 78 .

جدول رقم (14.4)
توزيع الرحلات حسب المسافة والجهة

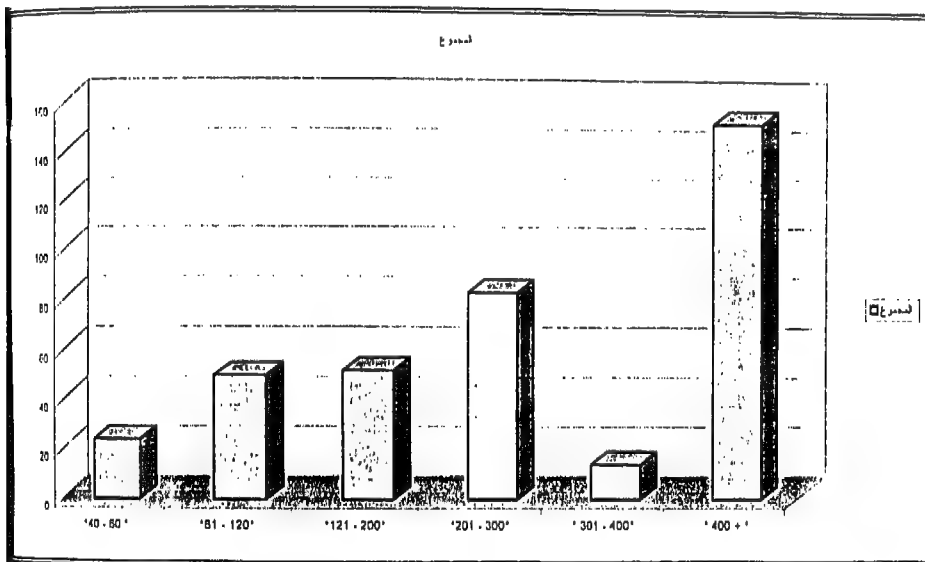
المسافة بالكم	طريق %	الجنوب الأخفض %	سهل بنغازي %	سهل سرت %	طنس %	الجزر العريضة %	الجنوب	المجموع %
60-40	-	-	24	6.4	-	-	-	24
120-61	-	48	2	0.5	-	-	-	50
200-121	-	52	-	-	-	-	-	52
30-201	-	75	-	6	1.6	-	0.5	83
400-301	6*	1.6	-	-	1.9	-	1	14
400+	11	-	-	-	4.8	2.9	4	152
المجموع	17	175	26	6.9	97	2.9	18	375

* هناك طريقين إلى طريق أحدهما سريع ومسافته حوالي 300 كم والأخرى أطول ومسافته حوالي 460 كم -

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م -



شكل (5.4) توزيع رحلات أسر بنغازي حسب الوجهة



شكل (6.4) توزيع رحلات أسر بنغازي حسب المسافة

50 كم ، بالإضافة إلى الشواطئ الرملية المفتوحة في هذه المنطقة . كذلك هناك بعض الشواطئ الرملية المفتوحة وإقعة إلى الشمال الشرقي من بنغازي تقصدها بعض الأسر التي لا ترغب في السفر لمسافات بعيدة هناك أيضا بعض الأجزاء الداخلية لسهل بنغازي والمغطاة بالأحراش والشجيرات والتي تعتبر مقصدا سياحيا لبعض الأسر وخاصة في فصل الربيع .

ب- يرتفع حجم الرحلات في المنطقة الواقعة فيما بين 61 - 120 كم بعيداً عن بنغازي ، أكثر من النطاق السابق ، فقد بلغ إجمالي نسبة الرحلات المتجهة إلى هذه المسافة حوالي 13.3 % ، منها حوالي 0.5 % متجهة إلى سهل بنغازي حيث توجد بهذا النطاق منطقتان سياحيتان في الأطراف الشمالية الشرقية ، فهناك قرية سياحية في توكرة التي تبعد حوالي 78 كم عن بنغازي وأخرى في طلمينة التي تبعد حوالي 80 كم عن بنغازي . أما الجزء الباقي والبالغ 12.8 % من الرحلات فتقصد المرتفعات الغربية لمنطقة الجبل الأخضر ، ومن أهم المقاصد السياحية بهذه المنطقة مرتفعات الرجمة والباكور ، كما توجد بها بعض المراكز الحضرية التي قد تقصدها بعض الرحلات مثل المرج والأببار الواقعة حوالي 100 كم شرق بنغازي .

ج- يزداد حجم الرحلات مرة أخرى ولكن بمعدل أقل من نطاق السابق ، فقد وصلت نسبة الرحلات المتجهة إلى النطاق الواقع فيما بين 121-200 كم حوالي 13.9 % ، وكانت هذه الرحلات متجهة إلى إقليم الجبل الأخضر ، وتتمثل أهم المزارات السياحية بهذه المنطقة وادي الكوف الذي يوجد به منتزه وادي الكوف الوطني ، وبعض المدن مثل البيضاء ، وقصر ليبيا .

د - يصل حجم التدفقات السياحية إلى قمة في المنطقة الواقعة فيما بين 201-300 كم ، والمتجهة في أغلبها لمنطقة الجبل الأخضر بنسبة بلغت حوالي 20.0 % . وتتصف هذه المنطقة بالجبل الأخضر بأكثر المزارات السياحية شهرة والمتمثلة في مدينتي شحات وسوسة الأثريتين ، بالإضافة إلى جمال الطبيعة المتمثلة في التقاء السفوح الشمالية للجبل الأخضر بسواحل البحر المتوسط ، كما يوجد بهذه المنطقة بعض مرافق الإقامة في سوسة ورأس الهلال وشحات ودرنه ، أهم المراكز الحضرية بهذا الإقليم مدينة درنه .

في هذا النطاق هناك 1.6 % من الرحلات يتجه إلى سهول سرت إلى جنوب الغربي من بنغازي ، وهذه المنطقة توجد بها بعض المرافق النفطية التي قد يقصدها البعض لزيارة الأهل والأصدقاء ، كما أن هناك حوالي 0.5 % من الرحلات تقصد الجنوب .

هـ - تأخذ الرحلات في الانخفاض في المنطقة الواقعة فيما بين 301-400 كم لتصل إلى حوالي 3.7 % ، وذلك راجع لبعض العوامل منها قلة عوامل الجذب القوية وكذلك لتأثير عامل المسافة ، وتتوزع الرحلات في هذا النطاق إلى ثلاث مناطق ، منها 1.6 % تتجه إلى طبرق و 1.9 % تتجه إلى سرت أما 0.3 % تتجه جنوباً إلى الواحات .

و - أما في المنطقة التي تتجاوز 400 كم والتي تشمل بقية البلاد ، فإن منطقة طرابلس تحتل أعلى نسبة فيها بنسبة مقدارها 25.9 % ، وقد يعزى ذلك التجاذب بين المدينتين لارتفاع التركيز السكاني في طرابلس بالإضافة إلى أهمية هذه المدينة اقتصادياً وإدارياً وسياسياً هذا بالإضافة إلى غنى منطقة طرابلس بعوامل الجذب التاريخية والترفيهية . بقية المناطق الأخرى والتي تقصدها حوالي 14.6 % من إجمالي الرحلات فهي موزعة كالتالي : 0.9 % إلى طبرق ، و 4.8 % إلى سرت ، و 2.9 % إلى الجبل الغربي وأخيراً 4.0 % إلى الجنوب .

مما سبق تبين لنا إنه على الرغم من تأثير عامل المسافة على نمط الرحلات وتوجهاتها ، إلا إنه يبدو واضحاً تأثير عوامل الجذب الطبيعية والبشرية في التقليل من تأثير عامل المسافة في بعض الأحيان ، كما هو الحال في الجبل الأخضر ومنطقة طرابلس ، بينما يبرز تأثير عامل المسافة بجلاء ، وتنخفض نسبة الرحلات السياحية المتجهة إلى الأماكن البعيدة والتي لا توجد بها عوامل جذب مميزة .

4.3.4. أماكن الإقامة :

يتضح من الجدول رقم (15.4) ، الممثل في شكل رقم (7.4) ، بأن هناك تفاوتاً واضحاً في استخدامات أماكن الإيواء المختلفة ، والتي تنقسم إلى نوعين رئيسيين هما : أماكن الإيواء التجارية والتي تشمل القرى السياحية ، والفنادق والموتيلات والمخيمات ، وغير التجارية وتشمل الإقامة عند الأقارب والأصدقاء ، واستخدام الوسائل الخاصة كالخيام . وقد تبين أن الإقامة عند الأقارب والأصدقاء كانت الأكثر نصيباً حيث بلغت نسبتها حوالي 56.8 % من إجمالي الخروج ، تليها الفنادق بنسبة 16.3 % ثم القرى السياحية والمخيمات بنسبة 10.9 % لكل منهما . أما استخدام الوسائل الخاصة كالخيام فكان أقلها نصيباً حيث بلغت نسبتها حوالي 4.8 % .

وتشير الإحصائيات كذلك إلى أن أفراد مجتمع العينة استخدموا كل أماكن الإقامة في إقليمي الجبل الأخضر وطرابلس ، وهذان الأقليمان كما علمنا يمثلان أكثر الوجهات السياحية إقبالاً . أما بقية الوجهات السياحية الأخرى فقد كان استخدام أماكن الإيواء أقل حيث تراوح من اثنين إلى أربعة أنواع للإقامة ، وكان من بينها الإقامة عند الأقارب والأصدقاء . ويتضح إن أكثر الأقاليم التي تقيم فيها الأسر عند الأهل والأصدقاء كانت إقليم الجبل الأخضر بنسبة 44.6 % وطرابلس بنسبة 26.8 % ، أما في بقية الأقاليم فإن هذه النسبة تنخفض وتتراوح ما بين 12.2 % إلى 2.8 % وهذا راجع لقلّة الإقبال السياحي عليها ، وبصفة عامة يمكن أن يفسر التوجه الإقامة عند الأهل والأصدقاء إلى عدم وجود مرافق إيواء تفي باحتياجات الطلب السياحي بجميع شرائحه الاقتصادية ، وكذلك إلى ارتفاع أسعار المتوفرة منها و انخفاض خدماتها . هذا بالإضافة إلى أنه يشير إلى طبيعة المجتمع الليبي التقليدي الذي لا يزال يحافظ على العلاقات الأسرية والاجتماعية .

وقد استخدم أفراد مجتمع العينة مرافق الفنادق في جميع الوجهات السياحية فيما عدا منطقة سهل بنغازي ، نظراً لعدم وجود فنادق في المنطقة الممتدة فيما بين بنغازي وحتى مدينة المرج ، هذا بجانب تأثير عامل القرب من بنغازي .

أما أكثر المناطق التي استخدمت فيها الفنادق فكانت منطقة طرابلس حيث بلغت نسبتها حوالي 45.9 % ، يليها إقليم الجبل الأخضر بنسبة 24.6 % ، ثم تدرجت استخدامات الفنادق بعد ذلك لبقية الأقاليم بنسب تحت 10 % .

كما تشير إحصائيات أماكن الإقامة ، بأن أكثر المناطق استخدمت للخيام الخاصة كانت منطقة الجبل الأخضر بنسبة 46.7 % يليها إقليم سهل بنغازي بنسبة 26.7 % ، وهذا مؤشر غاية في الأهمية والخطورة البيئية لأن هذا النشاط يحدث في بيئة حساسة يؤدي إلى

4- ترك القمامة والملوثات يقود إلى تلوث البيئي ، أنظر صورة (4.4) .

5- الاستخدام الكثيف للسيارات داخل الغابة ، والمشى الكثيف لها تأثيرات خطيرة على البيئة وتساهم في انجراف التربة وتقلل من الأرض الصالحة للرعى انظر صورة (5.4)

6- بناء الخيام يتطلب قطع الأعشاب وتدمير البيئة المجاورة ، أنظر صورة (6.4) وقد لاحظ الباحث هذه التأثيرات البيئة وبصفة خاصة في منطقة الجبل الأخضر ، مما يتطلب إنشاء هيئة للتوعية السياحية والحفاظ على البيئة ، لنشر ثقافة ووسائل الاستخدام الأفضل للبيئة والحفاظ عليها ، بالإضافة إلى تحديد أماكن معده لبناء الخيام لتلاقي بعض المشكلات السابقة ذكرها .

5.3.3.4 مدة الإقامة ومرات التردد :

هناك تباين ملحوظ في مدة الإقامة التي قضاها أفراد مجتمع الدراسة في وجهاتهم السياحية المختلفة ، وذلك راجع بالطبع إلى العوامل الاقتصادية والاجتماعية التي تم التطرق إليها ، بالإضافة إلى مدى توفر الخدمات الجيدة وعوامل الجذب المختلفة ، وإذا تلخصنا الجدول رقم (16.4) ، والشكل رقم (8.4) ، فإنه يتضح لنا ما يلي :

1- ارتفاع نسبة مجتمع أفراد الدراسة الذين قضوا مدة تتراوح ما بين 4-7 أيام حيث بلغت نسبتهم حوالي 37.6 % من إجمالي الخروج ، تليها نسبة الذين قضوا مدة تتراوح ما بين 1-3 أيام حيث بلغت نسبتهم حوالي 34.4 % ، تأخذ النسبة بعد ذلك في التناقص للذين قضوا فترات تتجاوز الأسبوع .

2- إذا قسمنا مدة الإقامة إلى فئتين من 1-14 يوماً وأكثر من 15 يوماً فإنه لنا بأن غالبية العينة (90.1 %) تميل إلى قضاء مدد لا تتجاوز 14 يوماً ، سواء كان ذلك في مقار إقامة تجارية أو عند أقارب أو أصدقاء ، أما النسبة الباقية والبالغة 10 % فإنها تقضى مدد تتراوح ما بين 15 - 30 يوماً .

3- أكثر الوجهات السياحية التي حظيت بأعلى نسبة إقامة فيما بين 15 - 30 يوماً كانت منطقة طرابلس ، حيث بلغت حوالي 4.0 % من الإجمالي ، يليها إقليم الجبل الأخضر حيث بلغت النسبة حوالي 2.7 % من الإجمالي .

4- كان نصيب منطقة الجبل الأخضر أعلى من السائحين الذين يقضون مدد تتراوح ما بين 1 - 14 يوماً بنسبة بلغت حوالي 44.0 % تليها منطقة طرابلس بنسبة 14.0 % . هذه الإحصائيات تشير إلى أن مدد الإقامة بصفة عامة تنصف بأنها قصيرة نسبياً ، بالإضافة إلى أن أكثر من نصفها 56.8 % تقضى عند أقارب وأصدقاء ، وهذا يشير إلى عدم وجود مرافق إيواء جيدة وبأسعار مناسبة في متناول الجميع ، بالإضافة إلى قلة المرغبات التي تطيل مدة الإقامة ، وهذه العوامل تقلل من إجمالي النفقات السياحية في المناطق المقصودة .



صورة (2.4) قطع الأغصان واستخدامها في الطهي



صورة (1.4) إيقاد النيران تحت أجذع الأشجار



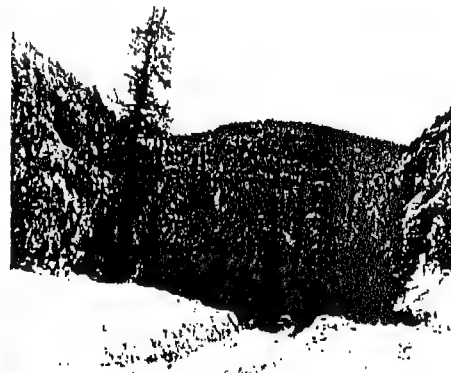
صورة (4.4) تلوث التربة بزيوت السيارات



صورة (3.4) بغض الحرائق التي تسببها نيران المتنزهين



صورة (6.4) اثر بناء للخيام الخاصة على تدمير البيئة المجاورة



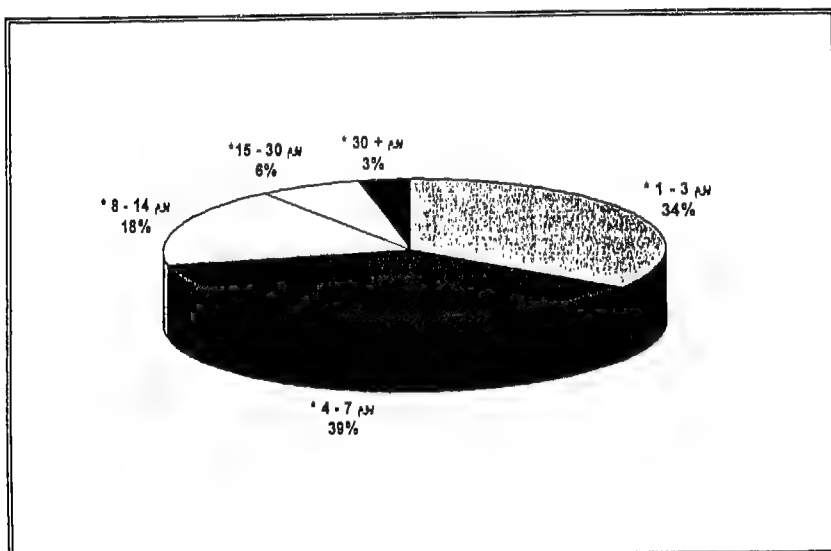
صورة (5.4) جرف التربة بواسطة السيارات

بعض التأثيرات السلبية لحركة السياحية على بيئة الجبل الأخضر

جدول رقم (16.4) توزيع مدة الإقامة على أماكن الإقامة

مدة الإقامة		3-1		7-4		14-8		30-15		30+		المجموع	
		العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
الإقامة	العدد	7	9.8	18	43.9	8	19.5	6	14.6	2	4.9	41	100
أخرى	العدد	11	18	31	50.8	15	24.6	2	3.3	2	3.3	61	100
موتيل	العدد	1	25	2	50	1	25	-	-	-	-	4	100
خيم	العدد	26	63.4	14	34.1	1	2.4	-	-	-	-	41	100
اصدقاء	العدد	71	33.3	76	35.7	42	19.7	5	7.5	8	3.8	213	100
أخرى	العدد	13	86.7	-	-	1	6.7	-	-	1	6.7	15	100
المجموع	العدد	129	34.3	141	37.6	68	18.1	24	6.4	13	3.5	375	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (8.4) توزيع مدة الإقامة لاسر بنغازي

أما فيما يخص مرات التردد فإن جدول رقم (17.4) يشير إلى أن أغلب الاسر قد قامت برحلة واحدة حيث بلغت نسبتها حوالي 26.3 % ، ثم تأخذ النسب بعد ذلك في الانخفاض لمرات التردد المرتفعة ، فقد بلغت نسبة الاسر التي ترددت مرتين حوالي 24.3 % ، تليها نسبة الثلاث مرات والتي بلغت حوالي 17.3 % ، ثم تنخفض بعد ذلك مرات التردد بشدة للفترات التي تتجاوز ثلاث مرات حيث تتراوح ما بين 11.2 % إلى 0.8 % .

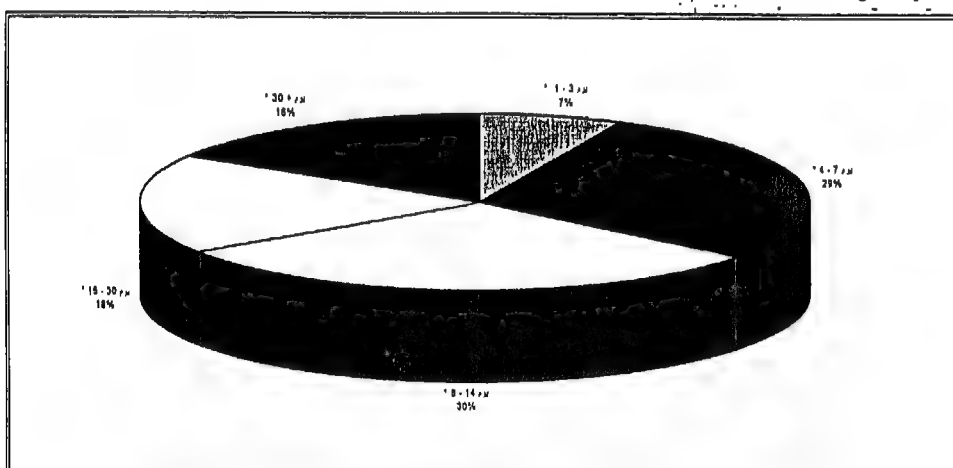
ويعتبر متغير التردد ومدة الإقامة ذوى أهمية بالغة لمعرفة الليالى السياحية والاتفاقات السياحية خلال فترة الرحلة ، وخلال الموسم السياحي ، وقد تبين كما هو موضح فى الجدول السابق إلى أن مجموع متوسطات الليالى السياحية لمجتمع الدراسة خلال سنة 231,555 بلغ حوالى 7718.5 ليلة سياحية ، كما بلغت تقديرات الاتفاق السياحي حوالى 231,555 دينار ليبي بمتوسط اتفاق يومى بلغ حوالى 30 ديناراً لجميع الفئات ، أنظر شكل رقم (9.4).

وهذه الأرقام ليست دقيقة لأنها لم تأخذ فى الاعتبار الاختلافات بين مصروفات الذين أقاموا فى مرافق تجارية أو غير تجارية ، ولكن هذه الأرقام تشير إلى قلة الاتفاقات السياحية على الرغم من الاعتبارات السابقة ، مما يؤكد على أهمية الاهتمام بتنمية وتطوير هذا القطاع للايفاء باحتياجات المواطنين وما تتركه من آثار اقتصادية إيجابية .

جدول رقم (17.4) الليالى السياحية

المجموع		30+		30-15		14-8		7-4		3-1		مرات التكرار
متوسط الليالي	عدد الليالي	متوسط الليالي المتبقية	عدد الليالي	متوسط الليالي المتبقية	عدد الليالي	متوسط الليالي المتبقية	عدد الليالي	متوسط الليالي المتبقية	عدد الليالي	متوسط الليالي المتبقية	عدد الليالي	
740	107	90	3	202.5	9	154	14	236.5	43	57	38	1
1274	91	180	3	225	5	440	20	330	30	99	33	2
1138.5	65	270	3	337.5	5	429	13	280.5	17	121.5	27	3
1040	42	-	-	264	5	220	5	484	22	72	12	4
885	23	300	2	-	-	275	5	357.5	13	22.5	3	5
1342	34	180	1	-	-	528	8	429	13	108	12	6
126	3	-	-	-	-	77	1	38.5	1	10.5	1	7
900	10	240	1	360	2	176	2	88	2	36	3	8
718.5	375	1260	1260	1389	24	2299	68	2244	141	526.5	129	المجموع

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (9.4) متوسطات الليالى السياحية لأسر بنغازى

4.4 خصائص وآثار الطلب السياحي في الوجهة السياحية (تطبيق على مصيف سوسة والقرية السياحية بقاريونس)

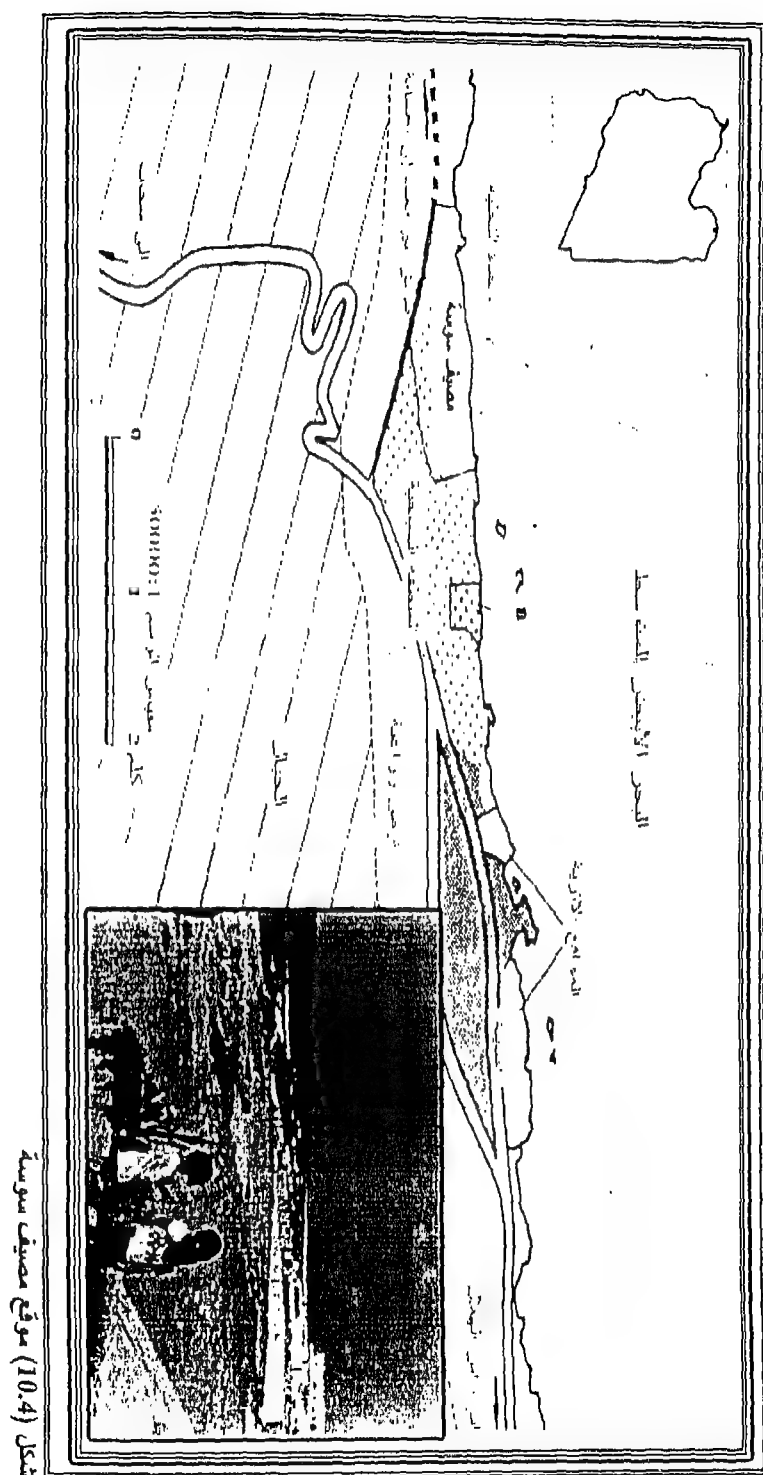
سوف يتم التعرض هنا لدراسة الطلب السياحي في مركزين للجذب السياحي هما مصيف سوسة السياحي ، والقرية السياحية بقاريونس ، نستهلها بنبرة مختصرة عن أهمية الموقعين ، ثم نقوم بعد ذلك بدراسة وتحليل مصادر وخصائص الطلب السياحي في كل منهما ، لكي نتكمن من الإلمام بطبيعة وتوجيهات الطلب السياحي في المصدر والوجهة وإيضاح المشكلات التي تعترضه .

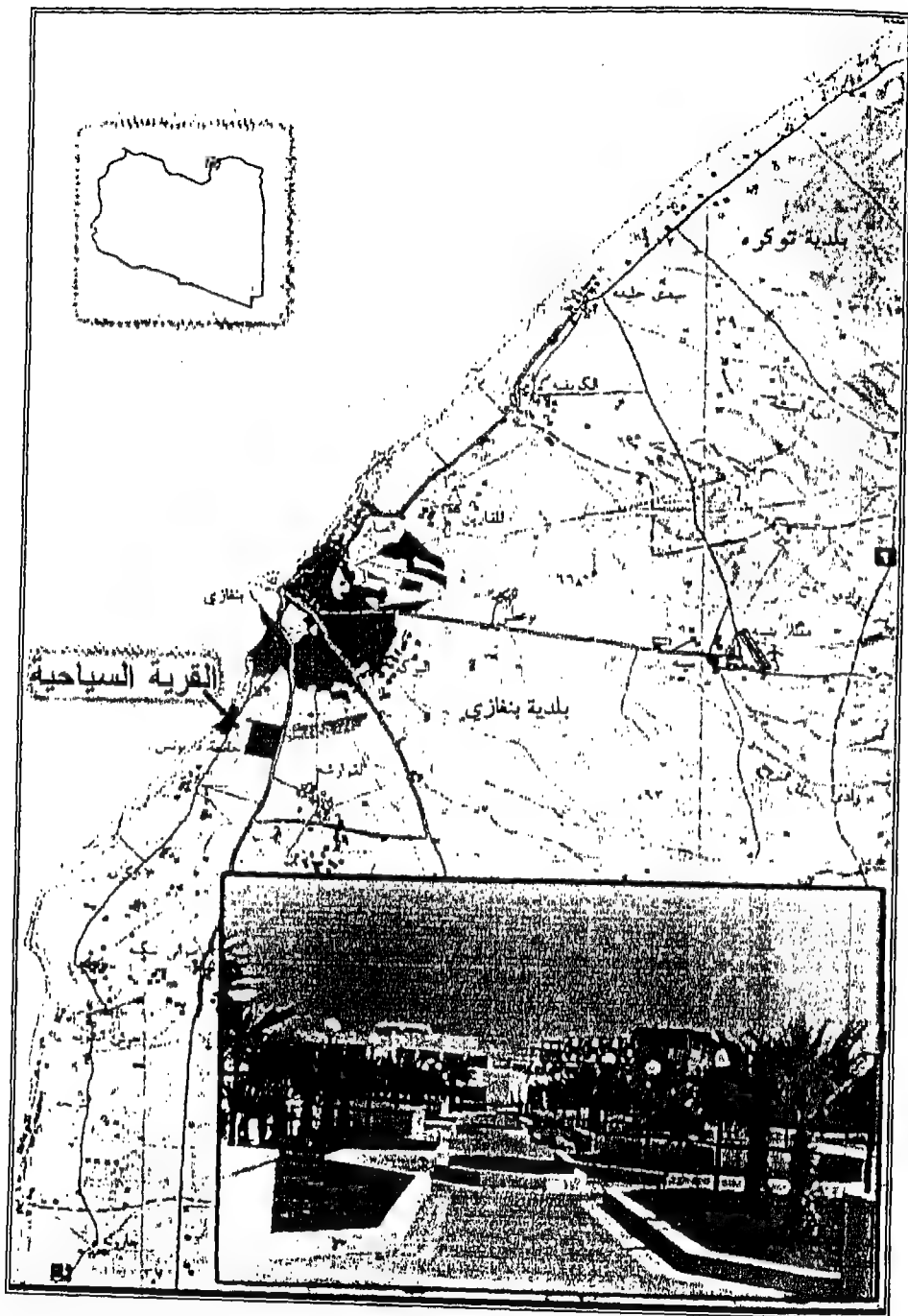
أ- مصيف سوسة السياحي : يقع مصيف سوسة السياحي على الشريط الساحلي الضيق الذي يفصل الحافة الشمالية للجبل الأخضر عن البحر المتوسط ، إلى الغرب من مدينة سوسة التاريخية بحوالي 3 كم ، أنظر شكل رقم (10.4). ويقع هذا المرفق السياحي في منطقة غنية بالمقومات السياحية الطبيعية المتمثلة في مرتفعات ووديان الجبل الأخضر المغطاة بشجيرات البحر المتوسط ، هذا بالإضافة إلى السواحل والخلجان والجروف البحرية في المنطقة المجاورة ، وكذلك عوامل الجذب التاريخية المتمثلة في المواقع الأثرية الأغريقية والرومانية في كل من سوسة وشحات. هذا بالإضافة إلى المراكز الحضرية المتمثلة في مدن درنه ، شحات والبيضاء ، وترتبط هذا المكان ببقية المدن الليبية بواسطة شبكة جيدة من الطرق البحرية ، أما جنوبا فأقرب المطارات ، مطار الابرق الذي يبعد حوالي 30 كم .

ويمثل هذا المكان على الرغم من تواضعه أهم مرافق الإيواء في منطقة الجبل الأخضر ففي منطقة البيضاء هناك فندقان صغيران وكذلك هناك بيت شباب بمدينة شحات ومخيم قديم في قرية رأس الهلال .

وقد تم إنشاء هذا المصيف عام 1988 م على مساحة هكتارين ، ويتكون من 68 غرفة ، منها 23 غرفة غير صالحة للاستخدام منذ عام 1994 م ، أما بقية الغرف والبالغ عددها 45 فإنها مشغولها بنسبة حوالى 95 % في الصيف و 70 % في الشتاء .

ب- القرية السياحية بقاريونس : تقع القرية السياحية بمنطقة قاريونس الملاصقة لمدينة بنغازي من الناحية الجنوبية كما هو موضح في شكل رقم (11.4)، وتشغل مساحة تبلغ حوالى 22 هكتار ، بشاطئ رملي يبلغ طوله حوالى 2 كم ، وتعتبر هذه القرية السياحية من أهم وأكبر القرى السياحية على طول سواحل المنطقة الشرقية بأكملها ، من حيث المساحة والخدمات .





مصدر الخريطة من الاطلس الوطني 1978
شكل (11.4) موقع القرية السياحية

تتكون تسهيلات الإيواء فيها من فندق به 185 غرفة و 120 دارة بحرية ، هذا بالإضافة إلى 124 فمرة بحرية مشغولة طول السنة من قبل موظفي بعض الشركات ، كما تتوفر بها بعض التسهيلات التجارية والصحية ، بالإضافة إلى بعض المرافق السياحية الأخرى مثل حمامات السباحة وملاعب للأطفال وملاعب للتنس وبعض المطاعم والمقاهي . وتستمد هذه القرية وأهميتها كمقصد سياحي من عاملين هما : موقعها البحري واتساع شواطئها ، وقربها من مدينة بنغازي ، فعامل القرب يجعلها في متناول أغلب سكان المدينة وخاصة أولئك الذين لا يملكون وسائل مواصلات أو الذين لا يميلون إلى السفر لمسافات أبعد .

أما بالنسبة للقادمين إليها من مناطق أخرى خارج مدينة بنغازي فإن جاذبيتها تكمن في موقعها البحري وتسهيلات الإقامة والخدمات السياحية ، بالإضافة إلى أن قربها من بنغازي يعطيها مزايا أخرى لما تقدمه هذه المدينة من خدمات مختلفة يجدها البعض ذات جاذبية سياحية .

2.4.4 مصدر الطلب السياحي على مصيف سوسة والقرية السياحية بقاربونس :

يظهر لنا الجدول رقم (18.4) مدى التباين في نسب ومصادر الطلب السياحي على هذين المركزين السياحيين ، ويرجع هذا التباين لعدة أسباب منها : عوامل الجذب الطبيعية والبشرية ، وعامل المسافة ، وحجم السكان ونسبة التحضر في المراكز الحضرية القريبة منها ، هذا بجانب العوامل الخاص بالساحين ، كالدخل ونسبة التعليم والنشاط الاقتصادي إلى غير ذلك ويشير الجدول إلى ما يلي :

فيما يخص مصيف سوسة يتضح بأن مدينة بنغازي تمثل أهم مصادر الطلب السياحي حيث بلغت نسبة القادمين منها حوالي 53.6 % من إجمالي المقيمين بالمصيف ، ويبدو ذلك طبيعياً نتيجة لكبر مدينة بنغازي ولارتفاع نسبة التحضر فيها وكذلك ما أشارت إليه نتائج الاستبيان المنزلي لمدينة بنغازي من أن هذه المنطقة (الجبل الأخضر) تمثل أكبر الوجهات السياحية لسكانها . تأتي مدينة البيضاء في المرتبة الثانية حيث بلغت نسبة القادمين منها حوالي 15.9 % ، ويرجع ارتفاع هذه النسبة إلى قرب المسافة والتي تبلغ حوالي 30 كم ، هذا بالإضافة إلى ارتفاع كثافتها السكانية .

تأتي مدينة طرابلس في المرتبة الثالثة بنسبة بلغت حوالي 10.1 % وذلك على الرغم من بعد المسافة والتي تبلغ حوالي (1262 كم) ، وهذا مؤشر على ارتفاع الحس السياحي بها وكذلك إلى ارتفاع مستوى المعيشة ونسبة التحضر ، هذا بجانب ارتفاع جاذبية هذه المنطقة . فيما عدا ذلك تقل نسبة القادمين كلما ابتعدنا عن هذا المصيف شرقاً أو غرباً أو جنوباً . فقد بلغت نسبة القادمين من درنة التي تبعد عنها 80 كم حوالي 5.8 % ثم تنخفض هذه النسبة لتصل إلى 4.3 % لكل من المرج وطبرق حيث تبعد الأولى حوالي 121 كم والثانية حوالي 230 كم ، أما النسبة الباقية والتي تبلغ حوالي 5.7 % فإنها تأتي من ميناء رأس لانوف النفطي ومدينة سرت وواحة جالو والكفرة ، أنظر شكل رقم (12.4).

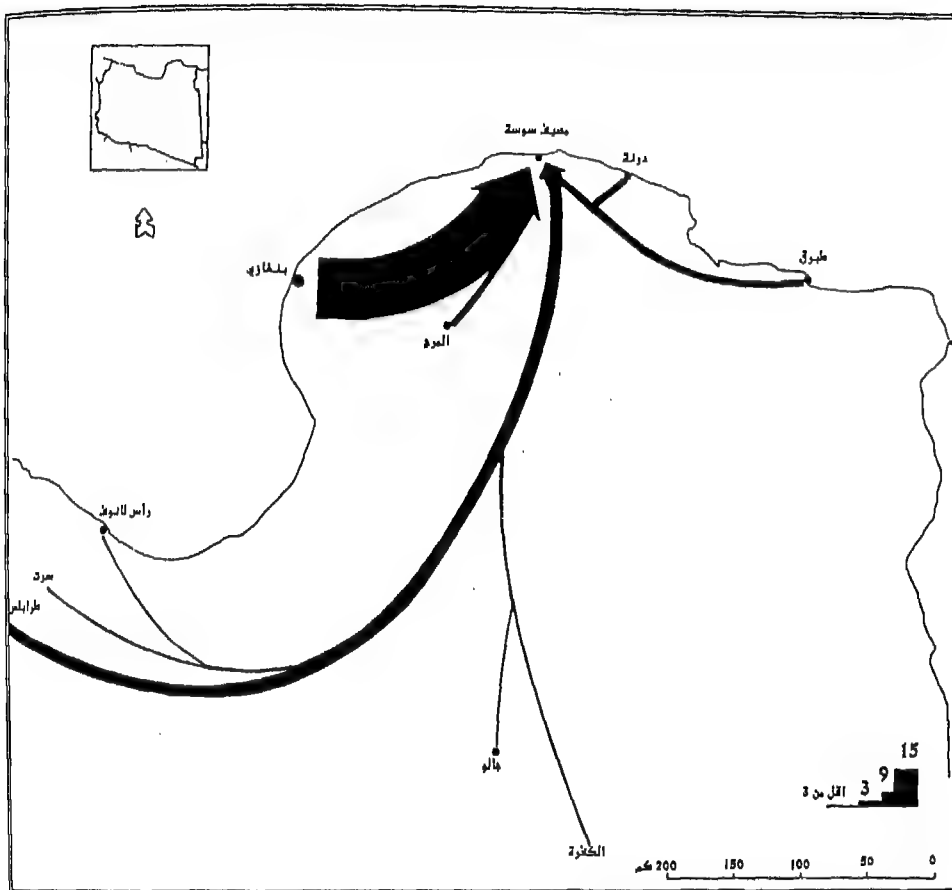
جدول رقم (18.4)

مصارف الطلاب السباحي على مصيف سوسية والقرية السباحية بتفكزي

المصطلح الرابع

المجموع	عرب	سبها	أولري	وادي	الكفرة	جبل	طرابلس	زايتون	مصراته	تاورغا	سرت	رأس لوف	اجاليا	بتفكزي	المرج	البيضاء	شحات	دونه	طبرق	المصطلح	
69	-	-	-	-	1	1	7	-	-	-	1	1	-	37	3	11	-	4	3	العدد	الوجهة
100	-	-	-	-	1.4	1.4	10.1	-	-	-	1.4	1.4	-	53.6	4.3	15.9	-	4.8	4.3	التمية	مضيف
94	1	2	2	1	7	2	12	2	5	1	5	1	2	38	-	2	4	5	2	العدد	سوسية
100	1.1	2.1	2.1	1.1	7.4	2.1	12.8	2.1	5.3	2.1	5.3	1.1	2.1	40.4	-	2.1	4.2	5.3	2.1	التمية	القرية السباحية

المصدر : الدراسة البيانية 1999 م .



شكل (12.4) الطلب السياحي على مصيف سوسة

أما إذا نظرنا إلى الطلب السياحي على القرية السياحية بقاريونس فإننا نرى أن أكبر نسبة طلب سياحي تأتي من مدينة بنغازي نفسها والتي بلغت حوالي 40.4 % وذلك راجع لقرب هذا المركز السياحي مع كافة أحياء مدينة بنغازي هذا بالإضافة إلى ارتفاع الطلب السياحي بهذه المدينة .

تأتي مدينة طرابلس في المرتبة الثانية في مجتمع الدراسة حيث بلغت نسبة القادمين منها حوالي 12.8 % مما يشير إلى قوة التجاذب بين هاتين المدينتين ، وكما رأينا سابقاً أن منطقة طرابلس تجذب حوالي 25.9 % من الطلب السياحي بمدينة بنغازي ، تأتي منطقة الكفرة الصحراوية في المرتبة الثالثة حيث بلغت نسبتها حوالي 7.4 % من مجتمع الدراسة وهذه نتيجة طبيعية لتأثير جذب الشواطئ البحرية والمناخ المعتدل صيفاً لسكان المناطق الداخلية .

تميل بعد ذلك نسبة المشاركة إلى الانخفاض بسبب تأثير عامل المسافة حيث تصل مشاركة كل من درنة وشحات وسرت ومصراته إلى حوالي 5.3 % ، وتنخفض هذه النسبة مرة أخرى لتصل إلى حوالي 2.1 % في كل من طبرق والبيضاء وإجدابيا وزليتن وجالو وودان وأوباري وسبها ، أنظر شكل رقم (13.4) .

ويلاحظ من الإحصائيات السابقة إلى أن القرية السياحية بقاريونس قد قصدها أفراد من حوالي 18 مدينة ليبية خلال فترة الدراسة ، ويدل ذلك على أهمية مدينة بنغازي الوظيفية بالدرجة الأولى بجانب جذب القرية السياحية .

أما مصيف سوسة السياحي فقد قصده مصطافون من عشر مدن ليبية فقط ، أتى أغلبهم من مدن المنطقة الشرقية ، وتتحكم في حجم هذا الاستقطاب صغر مساحة المصيف وقلة عدد غرف الإيواء به ، بالإضافة إلى عدم وجود سياسة إعلامية للتعريف بهذه المرافق .

3.4.4 الخصائص العامة للطلب السياحي :

يهتم هذا الجزء بدراسة وتحليل التركيب العمري والحالة الاجتماعية والحالة العملية للسائحين .

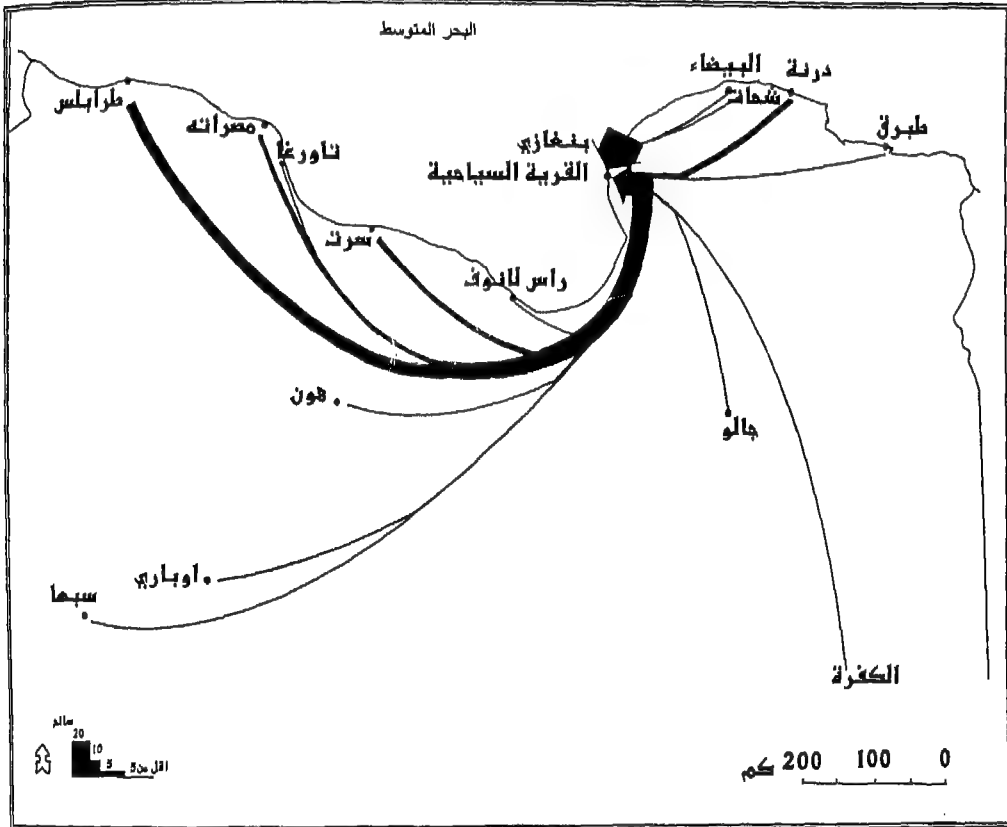
1.3.4.4 التركيب العمري : يبدو واضحاً من جدول رقم (19.4) أن هذه العينة

(المصطافين) شملت فئات عمرية لم تدرج في العينة المنزلية لأرباب البيوت بمدينة بنغازي ، حيث تبدأ الفئات العمرية هنا من سن 15 سنة ، وذلك لغرض إيضاح نسبة مشاركة الشباب في حركة الخروج لهذه المصيفين .

ويتضح من الجدول السابق الخصائص الرئيسية التالية :

- 1- مصيف سوسة السياحي : يتضح انخفاض مشاركة الفئات العمرية الصغيرة حيث تتراوح ما بين 4.3 % للفئة العمرية 15-19 سنة و 5.8 % للفئة العمرية 20-24 سنة ولكنها ترتفع بوضوح لتصل إلى حوالي 24.6 % للفئة العمرية 25-29 سنة

، ثم تنخفض النسبة مرة أخرى تصل إلى 21.7 % للفئة العمرية 30-39 سنة ،
ولكنها ترتفع مرة أخرى لتصل إلى 29.0 % للفئة العمرية 40-49 ، تنخفض نسبة
المشاركة مرة أخرى إلى 13.0 % للفئة العمرية 50-59 أما الأعمار التي لا تتعدى
60 عاما فإن نسبة مشاركتها منخفضة جدا ولا تتعدى 1.4 % .



شكل (13.4) الطلب السياحي على القرية السياحية بقار يونس

إجمالاً يمكن القول بأن الإحصائيات السابقة تشير إلى تذبذب واضح في نسب المشاركة بين الفئات العمرية المختلفة كان أقلها مشاركة فئة الشباب التي تقع تحت سن 24 سنة وكذلك فئة المسنين التي تتجاوز 60 سنة ، بينما ترتفع بصفة عامة المشاركة للفئات الواقعة بين 25 إلى 59 سنة ، أما أكثر الفئات مشاركة فكانت تلك الواقعة بين 40-49 سنة. يرجع هذا النمط إلى الطابع العائلي الذي يسود في هذا المصيف من ناحية وبعده نسبياً بالنسبة للمسنين والشباب بالإضافة إلى ارتفاع أسعار الإقامة به .

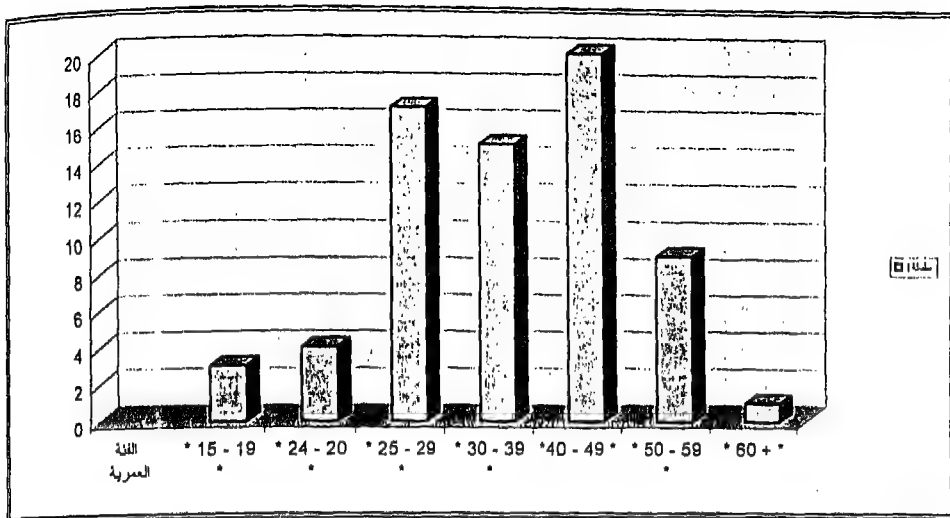
2- القرية السياحية بقاريونس : تتباين نسب مشاركة الفئات العمرية المختلفة في هذا المصيف أيضاً ولكن نمط المشاركة يختلف أيضاً عن نمط المشاركة في مصيف سوسة حيث ترتفع نسبة مشاركة الفئتين العمريتين 20-24 و 25-29 سنة بشكل واضح فقد بلغت نسبتها على التوالي 22.3 % و 30.9 % . أما الفئات الثلاث الواقعة فيما بين 30 إلى 59 سنة فإن نسب مشاركتها تتراوح ما بين 13.6 % و 14.9 % ، بينما كانت نسبة مساهمة الفئات التي تقل عن 19 سنة والتي تتعدى 60 سنة قليلة جداً ولم تتعدى 2.1 % .

ويرجع ارتفاع معدل مشاركة الفئات الشبابية إلى قرب القرية السياحية من مدينة بنغازي ذات الثقل السكاني الكبير من جهة ولكونها مقصداً للتجار ورجال الأعمال والموظفين والطلبة من جهة أخرى ، أما الفئات الأكبر سناً نسبياً فإنها تميل إلى الابتعاد عن المدينة ربما لرغبتها في الهدوء ومقدرتها المادية على تحمل أعباء السفر ، أنظر شكلي رقم (14.4، 15.4).

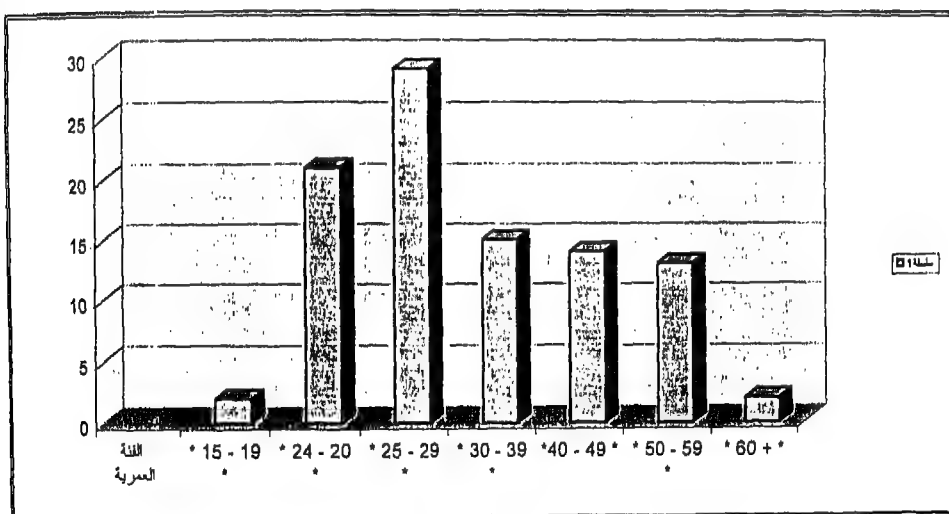
جدول رقم (19.4) التركيب العمري للساحين

الفئة العمرية	مصيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة
19-15	3	4.3	60	2	2.1	40	5	100
24-20	4	5.8	16	21	22.3	84	25	100
29-25	17	24.6	37	29	30.9	63	46	100
39-30	15	21.7	53.6	15	13.6	46.4	28	100
49-40	20	29	58.8	14	14.9	41.2	34	100
59-50	9	13	40.9	13	13.8	59.1	22	100
60+	1	1.4	13.3	2	2.1	66.7	3	100
المجموع	69	100		94	100		165	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (14.4) التركيب العمري للسائحين في مصيف سوسة



شكل (15.4) التركيب العمري للسائحين في القرية السياحية بقار يونس

2.3.4.4 الحالة الاجتماعية : إذا تفحصنا الجدول رقم (20.4) فإنه يتضح لنا ارتفاع

نسبة المتزوجين فى مصيف سوسة والتي بلغت حوالى 87.0 % بينما لم تتعدى نسبة العزاب إلى حوالى 41.5 % ، ويمكن القول هنا بأن ارتفاع نسبة مشاركة العزاب فى القرية السياحية هى التى ساهمت فى ارتفاع نسبة مشاركة الفئات العمرية الشبابية كما رأينا سابقا . وبصفة خاصة تلك الفئة الواقعة فيما بين 25-29 سنة ، وجدير بالذكر هنا إلى أن مشاركة هذه الفئة العمرية (أقل من 30 سنة) فى العينة المنزلية لأرباب البيوت كانت قليلة ، هذا راجع إلى استثناء شريحة العزاب والتي تمثل عدد لا يستهان به فى هذا السن . لذلك يمكن الاستنتاج بأن الفئة العمرية الواقعة فيما بين 25-29 سنة هى من أنشط الشرائح العمرية سياحيا إذا ما حسبنا معا المتزوجين وغير المتزوجين .

جدول رقم (20.4) الحالة الاجتماعية للساحين

الحالة الاجتماعية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	مضيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
				العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة
عزاب	9	18.8	13	39	41.5	81.3	48	81.3	41.5	100	48
متزوج	60	52.6	87	54	57.4	47.4	114	47.4	57.4	100	114
أرمل	-	-	-	1	1.1	100	1	100	1.1	100	1
المجموع	69		100	94		100	163				

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .

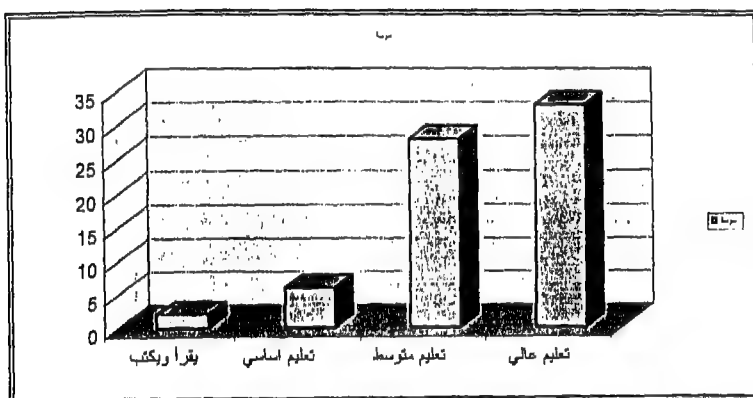
3.3.4.4 الحالة التعليمية : يتضح من الجدول رقم (21.4) والشكلين (16.4,17.4)

إلى عدم تمثيل شريحة الأميين فى هذه العينة فى كلا المركزين ، كما يتضح كذلك انخفاض نسبة الأفراد الذين يقرأون ويكتبون حيث بلغت فى مصيف سوسة حوالى 2.9 % أما فى القرية السياحية فقد بلغت حوالى 6.4 % ، أما أكثر الفئات التعليمية مشاركة فى المركزين فكانت من ذوى التعليم العالى حيث بلغت فى سوسة حوالى 47.8 % وفى القرية السياحية حوالى 42.6 % ، تليها فئة التعليم المتوسط التى بلغت 40.6 % فى مصيف سوسة و 39.4 % فى القرية السياحية ، وهكذا تشير احصائيات الحالة التعليمية لمجتمع الدراسة إلى أن الفئات الاجتماعية الأكثر تعليما تميل إلى استخدام هذا النمط من المرافق السياحية ، كما تشير كذلك إلى أن الفئات الاجتماعية الأقل تعليما تميل إلى الابتعاد عن هذه المرافق السياحية ، وتفضل الشواطئ المفتوحة أو الخلاء أو تقضي إجازاتهم عند أهل والأصدقاء.

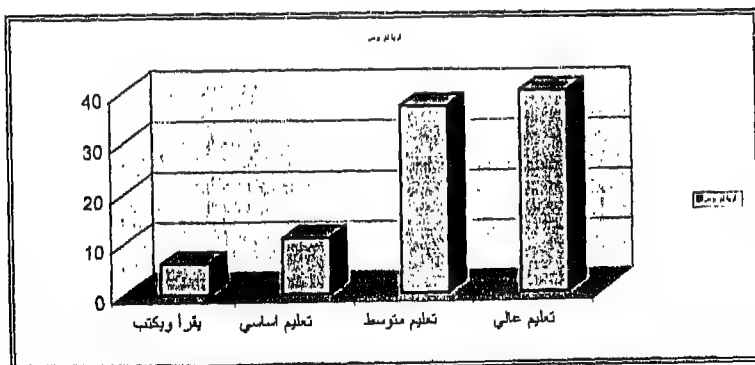
جدول رقم (21.4) الحالة التعليمية للساحين

الحالة التعليمية	مضيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة
يقرا ويكتب	2	2.9	25	6	6.4	75	8	100
تعليم أساسي	6	8.7	35.3	11	11.7	64.7	17	100
تعليم متوسط	28	40.6	43.1	37	39.4	56.9	65	100
تعليم عالي	33	47.8	45.2	40	42.6	54.8	73	
المجموع	69	100		94	100		163	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (16.4) الحالة التعليمية للساحين في مصيف سوسة



شكل (17.4) الحالة التعليمية للساحين في القرية السياحية بقاريونس

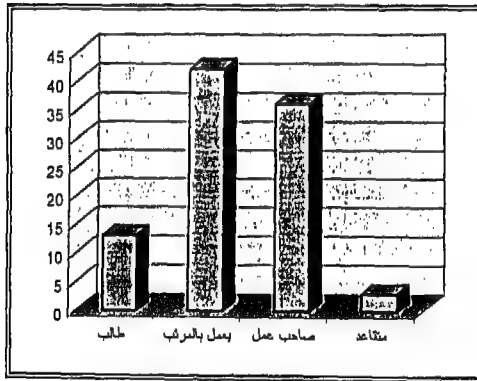
3.3.4.4 الحالة العملية والدخل : تشير إحصائيات الحالة العملية في كلا المركزين

السياحيين إلى أن نسبة الموظفين هي أكثر الفئات مشاركة في حركة الخروج ، ويبدو ذلك طبيعياً ، لأن أغلبية العاملين في ليبيا يعملون في وظائف إدارية حكومية ، وهذا ما أشرنا إليه سابقاً عند تحليل العينة المنزلية ببغازي ، كما اتضح كذلك بأن نسبة مشاركة الطلبة كانت منخفضة على الرغم من كبر حجم هذه الشريحة ، حيث بلغت هذه النسبة في سوسة حوالي 8.7 % أما في القرية السياحية فكانت 13.8 % ، أما نسبة المتقاعدين فكانت منخفضة حيث لم تتجاوز 4.3 % في سوسة و 3.2 % في القرية السياحية بقاريونس ، وانخفاض مشاركة هاتين الشريحتين قد يكون راجع للظروف المادية والصحية ، أنظر الجدول رقم (22.4) والشكلين (18.4 ، 19.4) .

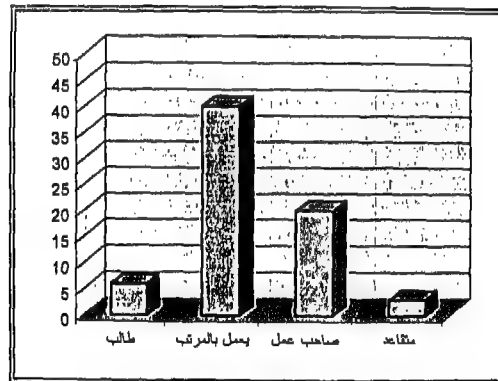
جدول رقم (22.4) الحالة العملية للساحين

الحالة العملية	مضيف سوسة		القرية السياحية بقاريونس		المجموع	
	العدد	النسبة المئوية العمودية	العدد	النسبة المئوية العمودية	العدد	النسبة المئوية
طالب	6	8.7	13	31.6	19	100
يعمل بمرتب	40	58	42	48.8	82	100
صاحب عمل	20	29	36	35.7	56	100
متقاعد	3	4.3	3	50	6	100
المجموع	69	100	94	100	163	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (19.4) الحالة العملية للساحين في القرية السياحية بقاريونس



شكل (18.4) الحالة العملية للساحين في مصيف سوسة

أما من حيث الدخل فيشير جدول رقم (23.4) والشكلين (21.4، 20.4) بوضوح إلى ارتفاع نسبة مساهمة ذوي الدخل المرتفعة في مصيف سوسة والتي بلغت حوالي 47.8 % ، أما مساهمة ذوي الدخل المنخفضة فكانت قليلة حيث بلغت حوالي 18.8 % ، أما فيما يخص القرية السياحية فتشير الإحصائيات إلى تساوي مساهمة ذوي الدخل المنخفضة والمتوسطة حيث بلغت 31.9 % .

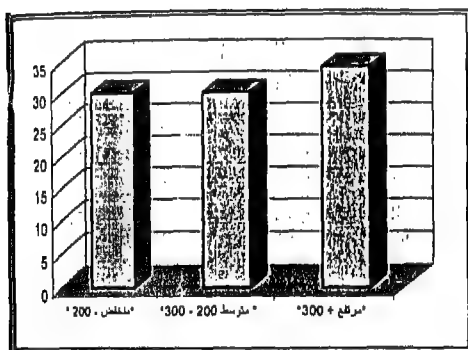
ويسدل تقارب هذه النسب إلى تأثير عامل المسافة الذي يجعل القرية السياحية في متناول أغلب الدخول وخاصة من مدينة بنغازي .

ويمكن القول هنا بأن الأماكن القريبة من سوق سياحي كبير تتقارب فيها مساهمة الدخول المختلفة بسبب عامل المسافة وتكاليف النقل ، بينما ترتفع مساهمة ذوى الدخول المرتفعة كلما بعدت المسافة .

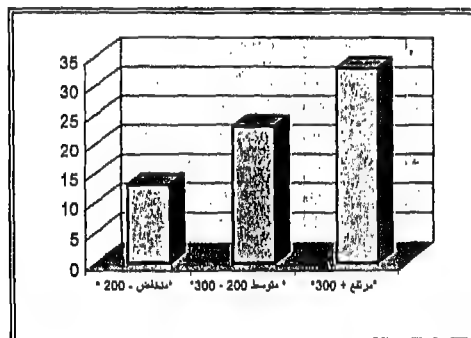
جدول رقم (23.4) الدخل

الدخل	مضيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة
منخفض - 200	13	18.8	30.2	30	31.9	69.8	43	100
متوسط 200-300	23	33.3	43.4	30	31.9	56.6	53	100
مرتفع + 300	33	47.8	49.3	34	36.2	50.7	67	100
المجموع	69	100		94	100		163	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (21.4) دخل السائحين في القرية السياحية بقاريونس



شكل (20.4) دخل السائحين في مصيف سوسة

4.4.4 الخصائص العامة للرحلات :

ويشمل هذا الجانب دراسة وتحليل بعض الخصائص ذات العلاقة بالرحلة السياحية مثل الخروج ومرات التردد ومدة الإقامة والاتفاق السياحي .

1.4.4.4 شكل الخروج ومرات التردد : من خلال تفحص الجدول رقم (24.4)

يتضح لنا بأن الخروج إلى مصيف سوسة يختلف عنه في القرية السياحية ، حيث يسود في مصيف سوسة السياحي نمط الخروج العائلي والجماعي بنسب بلغت على التوالي حوالي 46.4 % و 43.5 % ، بينما تنخفض نسبة الخروج المفرد لتصل إلى 10.1 % ، ويرجع جانب من هذا التوجه إلى طبيعة وظيفة وموقع مصيف سوسة الذي يخدم غرض الترويح فقط ويبعد عن مركز سكاني هام يمكن يقدم خدمات متنوعة سياحية وغير سياحية .

جدول رقم (24.4) حجم المجموعة المسافرة

المجموعة المسافرة	مصيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة
مفرد	7	10.1	17.1	34	36.2	82.9	41	100
عائلة	32	46.4	50	32	34	50	64	100
مجموعة	30	43.5	51.7	28	29.8	48.3	58	100
المجموع	69	100		94	100		163	

المصدر: الدراسة الميدانية 1999

أما إذا نظرنا إلى شكل الخروج في القرية السياحية بقاريونس فإننا نلاحظ بأن نسبة نمط الخروج المفرد أعلى من نسبة النمط العائلي والجماعي ، حيث بلغت هذه النسب على التوالي 36.2 % ، 34.0 % ، 29.8 % ، وقد يرجع هذا النمط إلى وقوع القرية السياحية بمحاذاة بئغازي ذات الوظائف والخدمات المتعددة ، ولذلك فإنها تستقطب جميع أنواع الزيارات سواءً لفرص السياحة أو العمل أو الأتئين معاً.

أما مرات التردد السياحي على هذه المرافق والتي تعكس مدى تفضيلها من قبل روادها فإن جدول رقم (25.4) يشير إلى أن أعلى نسبة تردد في المركزين السياحيين قد تراوحت ما بين 1-3 مرات ، حيث بلغت نسبتها في مصيف سوسة حوالي 56.5 % وفي القرية السياحية حوالي 57.4 %.

جدول رقم (25.4) مرات التردد

مرات التردد	مصيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة
1-3	39	56.5	41.9	54	57.4	58.1	93	100
4-6	11	15.9	33.3	22	23.4	66.7	33	100
6+	19	27.5	31.3	18	19.1	48.7	37	100
المجموع	69	100		94	100		163	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .

تنخفض بعد ذلك مرات التردد فيما بين 4-6 مرات ، فى سوسة إلى حوالى 15.9 % والقرية السياحية إلى حوالى 23.4 % . لكن نسبة مرات التردد أكثر من 6 مرات ترتفع فى سوسة إلى 27.5 % أما فى القرية السياحية فإنها تنخفض مرة أخرى لتصل إلى 19.1 % . فعلى الرغم من التباين فى عدد مرات التردد السياحي على كلا المرفقين إلا أن التوجه العام لمرات التردد تتراوح ما بين 1-3 مرات ، وهذا التوجه قد يكون مؤشراً على انخفاض القدرة الاستيعابية للمركزين وارتفاع الأسعار أو القصور الذى يشوب الخدمات السياحية والإدارية.

2.4.4.4 مدة الإقامة : تتأثر مدة الإقامة السياحية بعدة عوامل ، كأوقات الفراغ ،

والسن والدخل ، والتعليم والوظيفة بالإضافة إلى عامل المسافة ومستوى الخدمات التى تقدم للسائحى فى المرافق المختلفة . ويلاحظ مدى تأثير هذه العوامل على تباين مدة إقامة السائحى فى المركزين السياحيين كما هو موضح فى جدول رقم (26.4) والشكلين (22.4,23.4)، حيث تشير الإحصائيات إلى أن أعلى مدة إقامة فى مصيف سوسة تتراوح ما بين 4 - 7 أيام حيث بلغت نسبتها حوالى 43.5 % . تأخذ بعد ذلك نسبة مدد الإقامة فى التناقص إلى أن تصل إلى حوالى 2.9 % للذين أقاموا من 15-30 يوماً ، ثم تنعدم بعد ذلك مدة الإقامة للفئة التى تتجاوز 30 يوماً ، أما فترات الإقامة فى القرية السياحية فهى أكثر من مصيف سوسة تتراوح ما بين يوم إلى أكثر من 30 يوماً ، ويلاحظ أن أعلى نسبة الإقامة كانت للمدة الواقعة فيما بين 8-14 يوماً ، حيث بلغت نسبتها حوالى 27.7 % تليها مدة الإقامة الواقعة فيما بين 1-3 أيام بنسبة بلغت 21.3 % أما نسبة الذين أقاموا لفترة تزيد عن 30 يوماً فقد بلغت حوالى 18.1 % ويرجع سبب ارتفاع مدة الإقامة فى القرية السياحية بقاريونس لارتفاع الطلب السياحي بمدينة بنغازى ، وجاذبية الخدمات بالمنطقة بالإضافة إلى سهولة الوصول إليها بشتى وسائل النقل ، هذا بجانب عامل القرب من بنغازى الذى مكن كثيراً من الأسر من الإقامة فى القرية السياحية حتى أثناء عودة رب الأسرة للعمل.

3.4.4.4 الإنفاق السياحي : يعتبر الإنفاق السياحي من أهم مظاهر الحركة السياحية

بصفة عامة لما تحدثه من آثار اقتصادية مباشرة وغير مباشرة فى المنطقة السياحية ، حيث تتمثل الآثار المباشرة فى " حجم الإنفاق للزوار ، الذى يبقى فى المنطقة ويمثل مصدر دخل بالنسبة للسكان الدائمين " (1). أما الآثار غير المباشرة فتحدث عن طريق تغلغل الإنفاق السياحي فى الاقتصاد المحلى عن طريق ما يعرف " بمعامل المضاعف " إلى القطاعات الاقتصادية الأخرى التى تمد قطاع السياحة بالسلع والخدمات اللازمة ، ويتباين الإنفاق السياحي ، كما هو موضح فى الجدول رقم (27.4) وذلك نظراً لتباين الدخل ومدة الإقامة ونوع الخدمات المتوفرة بجانب مرات التردد وشكل الخروج ، ويشير الجدول السابق إلى أن قيمة الإنفاق فى مصيف سوسة تقل كلما انخفضت معدلات الإنفاق على الرغم من ارتفاع نسبة السائحى ، ولكنها ترتفع بارتفاع معدلات الإنفاق على الرغم من انخفاض نسبة السائحى ، فقد بلغت قيمة الإنفاق حوالى 3910 دينار بنسبة مقدارها 10.6% من إجمالى

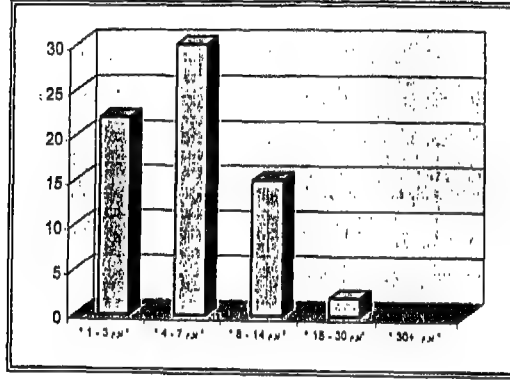
(1) محمد صبحي عبد الحكيم و حمدى أحمد الديب ، المرجع السابق ص 137.

الاتفاق للزوار الذين تتراوح معدلات انفاقهم ما بين 40-300 دينار وذلك على الرغم من ارتفاع عدد هذه الفئة.

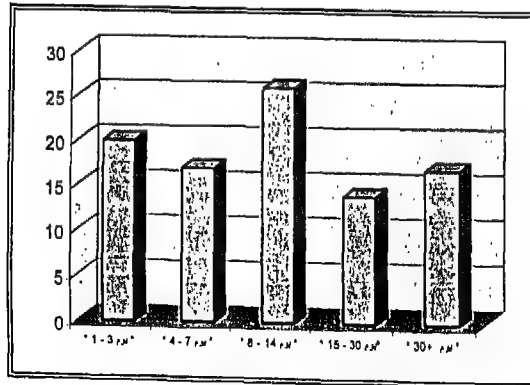
جدول رقم (26.4) مدة الإقامة

مدة الإقامة (يوم)	مضيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة
3-1	22	31.9	52.4	20	21.3	47.6	42	100
4-7	30	43.5	65.8	17	18.1	36.2	47	100
8-14	15	21.7	36.6	26	27.7	63.4	41	100
15-30	2	2.9	12.5	14	14.9	87.5	41	100
30+	0	0	0	17	18.1	100	17	100
المجموع	69	100		94	100		163	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م



شكل (22.4) مدة الإقامة بمضيف سوسة



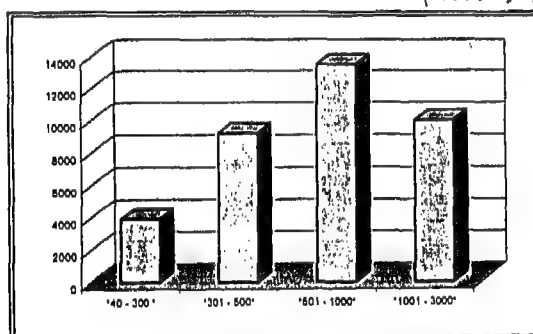
شكل (23.4) مدة الإقامة بالقرية السياحية

وعلى العكس من ذلك فقد ارتفعت قيمة الإنفاق السياحي لتصل إلى حوالي 10,002.5 دينار لأولئك الذين يتراوح معدل إنفاقهم ما بين 1001-3000 دينار وذلك على الرغم من أن نسبتهم لا تتجاوز 7.2 % . وقد يرجع انخفاض إجمالي الإنفاق في مصيف سوسة والذي بلغ حوالي 36,633 دينار خلال فترة الدراسة ، إلى انخفاض مدة الإقامة في المصيف والتي تتراوح أغلبها ما بين 1-3 أيام ، هذا ولم تتجاوز أطول فترة 14 يوما فيما عدا حالتين.

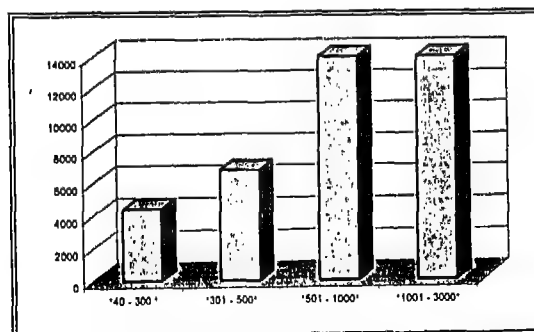
جدول رقم (27.4) معدل الإنفاق السياحي على الرحلة أثناء فترة الدراسة

معدلات الإنفاق (دينار)	القرية السياحية بقاريونس					مصيف سوسة				المجموع المركزيين
	عدد السائحين	%	الإنفاق	%	عدد السائحين	%	الإنفاق	%		
300-40	23	33,3	3910	10,6	26	27,7	4420	5,5	49	8330
500-301	23	33,3	9211,5	25,1	17	18	6808,5	8,4	40	16020
1000-501	18	26,1	13509	36,9	26	27,7	19513	24,2	44	33022
3000-1001	5	7,2	10002,5	27,3	25	26,6	50012,5	61,9	30	60015
المجموع	69	100	36633	100	94	100	80754	100	163	11738 7

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (24.4) معدل الإنفاق في مصيف سوسة



شكل (25.4) معدل الإنفاق السياحي في القرية السياحية بقاربونس

هذا الوضع ينطبق على القرية السياحية بقاريونس مع بعض الاختلافات ، حيث يلاحظ هنا ارتفاع نسبة السائحين الذين تزيد معدلات إنفاقهم 501 دينار والذين تبلغ نسبتهم حوالي 54.3 % من الإجمالي ، كما يتصف هذا المركز أيضا بارتفاع مدة الإقامة به للفترة التي تتجاوز 14 يوما ، هاتان الخاصيتان يؤديان إلى ارتفاع قيمة الإنفاق العام في القرية بمعدل يتجاوز ضعفى الإنفاق في مصيف سوسة.

ونظرا لأهمية متغير الإنفاق السياحي في تقييم نتائج الحركة السياحية اقتصاديا في منطقة المقصد ومعرفة وضعها الراهن وإمكانية تطويرها مستقبلا ، لذلك رأى الباحث التوسع في تحليل المتغير باستخدام نموذج الاتحاد الخطى المركب Multiple Regression عن طريق إدخال 13 متغيرا مستقلا هي : والوجهة السياحية ، المصدر ، الدخل ، التعليم ، الحالة الوظيفية ، وقت الفراغ ، شكل الخروج ، وسيلة السفر ومدة الإقامة.

وذلك لمعرفة مدى مساهمة هذه المتغيرات في تفسير المتغير التابع والتوقع له ، كما أستخدمت طريقة الاتحاد المتدرج Step-wise لتلافي الازدواج الخطى بين المتغيرات المستقلة واختيار أكثر المتغيرات تفسيرا للمتغير التابع.

ويظهر شكل معادلة الاتحاد الخطى المركب كالتالي :⁽¹⁾

$$Y=a+(B_1X_1)+(B_2X_2)$$

حيث تمثل (Y) الإنفاق السياحي (المتغير التابع) في منطقة المقصد السياحي .

وتمثل (a) المعامل الثابت Constant ، وهو الجزء الذى يقطعه معامل الانحدار من المحور الرأسى.

بينما تمثل كل من B_1 , B_2 معاملات الانحدار Regression Coefficient وهي كمية ميل المستقيم على المحور الأفقى ، وقد استخدم البرنامج الاحصائي SPSS في تحليل البيانات ، وأتضح من نتائج تحليل البيانات بأن المتغيرات التفسيرية الهامة تمثلت في متغيرى مدة الإقامة X_{13} ، والدخل X_8 وباستخدام النتائج الموضحة في جدول رقم (28.4) يمكننا بناء نموذج الانحدار الذى توضحه المعادلة التالية :

(الدخل) X_8 + 206. (مدة الإقامة) X_{13} + 503.637 = (الإنفاق) Y
ويمكن قبول النموذج بصفة عامة حيث بلغت F المحسوبة 46.184 وهى أكبر من F الجدولية عند مستوى معنوية 0.01 ، كما يمكن الاعتماد على المتغيرين المستقلين الدخل ومدة الإقامة X_8 , X_{13} في تفسير الإنفاق السياحي حيث بلغت R^2 366. ومعامل الارتباط 61. وهذا يعنى إنه يمكن تفسير الإنفاق السياحي بمستوى 366. بالاعتماد على هذين المتغيرين.

(1) Nachmias , D ., and Nachmias , C ., (1987) * Research Methods in the Social Sciences
New York : St . Martin s Press . p . 444 .

جدول رقم (28.4) نتائج نموذج الانحدار الإنفاق السياحي

ملخص النموذج

R	R ²	الخطأ المعياري	Durbin Watson
.605	.366	.877	1.600

ANOVA أنوفا

النموذج	مجموع التربيع	درجة الحرية	متوسط التربيع	F	المعنوية
الانحدار	71.167	2	35.83	46.184	0.000
البواقي	123.275	160	0.770		
المجموع	194.442	162			

المعاملات

النموذج	B	الخطأ المعياري	بيتا Beta	t	المعنوية
الثابت a	0.637	0.235		2.714	0.007
متغير الإقامة X ₁₃	0.503	0.055	0.580	9.209	0.000
متغير الدخل X ₈	0.206	0.085	0.152	2.419	0.017

كما بلغت t المحسوبة لمتغير مدة الإقامة 9.209 وهي أكبر من t الجدولية عند مستوى معنوية 0.01. كما بلغت t المحسوبة لمتغير الدخل 2.419 وهي أكبر من t الجدولية عند مستوى معنوية 0.05، ويبدو واضحاً بأن علاقة المتغيرين مدة الإقامة، والدخل بالمتغير التابع الإنفاق السياحي علاقة طردية، وهذه نتيجة منطقية إذ إنه كلما زاد الدخل وزادت مدة الإقامة كلما ارتفع الإنفاق السياحي.

إن المؤشرات الإحصائية السابقة تطرح بعض التساؤلات على كيفية تشجيع حركة السياحة وإطالة مدة الإقامة وزيادة مرات التردد على المرافق السياحية، بين الشرائح الاجتماعية المختلفة، مع المحافظة على نوع من العدالة الاجتماعية، من أجل الحصول على أكبر قدر من الفوائد الاقتصادية والاجتماعية، هذا بجانب المحافظة على الموارد البيئية والثقافية الهامة، وهذه الموضوعات تتطلب برنامجاً تنموياً قوياً في غاية الدقة والشفافية يرمى إلى تنمية وتطوير صناعة السياحة ضمن خطة التنمية الشاملة ويتيح فرص الاستفادة من المقومات المتاحة قدر المستطاع والمحافظة عليها للأجيال القادمة.

5.4.4.4 تقييم الخدمات السياحية :

يتضح من خلال المشاهدة والملاحظة بأن مستوى الخدمات العامة في القرية السياحية بقار يونس أفضل بكثير من نظيرتها في مصيف سوسة السياحي، سواء كان ذلك في التسهيلات الإيوائية أو التسهيلات التجارية أو التسهيلات الطارئية والملحقات السياحية الأخرى مثل ملاعب الأطفال وحمامات السباحة والمطاعم إلى غير ذلك، وإذا نظرنا إلى تقييم رواد المركزين فإننا نجد أنها تعزز هذه المشاهدات، كما هو مبين في الجدول رقم (29.4) والذي يشير إلى ما يلي :

1- صنفت كل الخدمات السياحية في مصيف سوسة بأنها منخفضة فيما عدا الخدمات الأمنية التي كان تصنيفها مرتفعاً بلغ حوالي 55.1 %، كذلك مياه الشرب التي كان تقييمها متوسطاً بنسبة بلغت حوالي 53.6 %.

2- أما تقييم مستوى الخدمات في القرية السياحية فقد تبين بأنها أفضل نسبياً من نظيرتها في مصيف سوسة، على الرغم من أنها تراوحت ما بين المتوسط والمنخفضة فيما عدا خدمات الأمن التي أتت في المرتبة المرتفعة بنسبة بلغت حوالي 64.9 %، وتشمل الخدمات التي صنفت في المرتبة المتوسطة، مياه الشرب بنسبة 57.4 % و دورات المياه بنسبة 42.6 % وملاعب الأطفال بنسبة 38.3 % ثم خدمات المطعم والمقهى بنسبة 48.9 %.

أما الخدمات المنخفضة فقد تمثلت في وسائل الاتصال بنسبة 47.9 % وخدمات غرف الإقامة بنسبة 40.4 % والخدمات الصحية بنسبة 44.2 %، وتمثل هذه البيانات مؤشرات على تدني الخدمات السياحية في أفضل الوجهات السياحية في المنطقة الشرقية، مما يؤكد بأن هذه المرافق غير مشجعة على زيادة مدة الإقامة ولا مرات التردد السياحي، وكما رأينا سلفاً بأن تدني الخدمات السياحية كان من بين الأسباب الرئيسية التي تؤدي إلى إحجام جزء كبير من الطلب السياحي عن المشاركة في حركة الخروج للسياحة الداخلية، كما ساهم هذا الوضع أيضاً في خروج عدد لا يستهان به من الطلب السياحي المحلي إلى

دول الجوار أو إلى أوروبا بحثاً عن خدمات وأماكن أفضل لقضاء عطلاتهم ، حيث إن المشاركة الفعلية في حركة الترويج ما هي إلا انعكاس للعرض السياحي سواء كان ذلك طبيعياً أو بشرياً .

جدول رقم (29.4) مستوى الخدمات السياحية

القرية السياحية قاريونس				مصيف سوسة				مستوى الخدمات
المجموع	منخفض	متوسط	مرتفع	المجموع	منخفض	متوسط	مرتفع	
94 100	26 26.6	54 57.4	14 14.9	69 100	11 16	37 53.6	21 30.4	توفير مياه الشرب النسبة
94 100	45 47.9	27 28.7	22 23.4	69 100	34 49.3	26 37.7	9 13	وسائل الاتصال النسبة
94 100	38 40.4	37 39.4	19 20.2	69 100	36 52.2	26 37.7	7 10.1	خدمات غرف الإقامة النسبة
94 100	34 36.1	40 42.6	20 21.3	69 100	36 52.2	30 43.5	3 4.3	دورات المياه النسبة
94 100	34 36.2	36 38.3	24 25.5	69 100	45 47.9	23 33.3	1 1.4	ملاعب الأطفال النسبة
94 100	42 44.7	31 33	21 22.3	69 100	69 100	- -	- -	الخدمات الصحية النسبة
94 100	21 22.4	46 48.9	27 28.7	69 100	34 49.3	33 47.8	2 2.9	خدمات المطاعم النسبة
94 100	6 6.4	27 28.7	61 64.9	69 100	14 24.6	17 24.6	38 55.1	الخدمات الأمنية النسبة

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .

وهكذا يتضح لنا بأن هناك طلباً سياحياً داخلياً لا يستهان به سواء كان ذلك الطلب فعلياً أو غير معن إلا أن المشكلة الأساسية في الوقت الحالي تكمن في عدم وجود صناعة سياحية فعلية ومتطورة تستطيع أن تستثمر هذا الطلب وتتعرف على توجهاته ومن ثم توفر له ما يحتاجه من خدمات مرضية تكفي شرائحه المختلفة ، لذلك فإن جزء من هذا الطلب يتوجه إلى الدول العربية المجاورة أو الدول الأوروبية، التي تتوفر بها خدمات سياحية متطورة، أما الجزء الآخر من الطلب السياحي فيحجم عن السفر حتى تتوفر فرص أفضل.

الفصل الخامس :

رؤية مستقبلية لتنمية السياحة والتخطيط لها في ليبيا

- واقع ومستقبل السياحة في ليبيا
- إستراتيجية تنمية المقومات السياحية والتخطيط لها
- تمويل مشاريع التنمية السياحية
- إدارة الخطة السياحية

1.5 مقدمة

يرمى هذا الفصل إلى تقييم حركة السياحة في ليبيا ومعرفة واقع ومستقبل هذه الحركة ، وذلك من خلال التحليلات والنتائج التي تم التوصل إليها في الفصول السابقة . كما يهدف إلى وضع تصورات شاملة لخطة تهدف إلى تنمية هذا القطاع على مراحل بشكل يتسم بالاستمرارية والتواصل . وهذه الخطة مستنبطة من واقع الإمكانيات المتاحة وتوجهات الحركة محلياً بالإضافة إلى التوجهات الدولية . كما أن هذه الخطة مبنية على بعض أسس التنمية المستدامة التي ترمي إلى الاستفادة من الموارد المتاحة للإيفاء باحتياجات الأجيال الحاضرة ومتطلباتها، والحفاظ عليها وصيانتها لكي تستفيد منها الأجيال القادمة.

2.5 واقع ومستقبل الحركة السياحية في ليبيا :

لقد تبين من التحليلات التي وردت في الفصول السابقة أن حركة السياحة الدولية في ليبيا قد عانت من عدة مشكلات داخلية وخارجية ، ساهمت في تخلف هذا القطاع ، مما كان له الأثر السلبي على مساهمته في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الليبي . وقد تمثلت المشكلات كما رأينا في عدة مجالات :- منها إهمال الدولة للتنمية وتطوير هذا القطاع لمدة طويلة ، مما ترتب عليه انخفاض الوعي السياحي على المستويين الرسمي والشعبي ؛ بسبب عدم وجود مؤسسات وكيانات بشرية ذات خبرة قادرة على تسيير وإدارة هذا القطاع وترسيخه داخل المجتمع الليبي . كما تمثلت في انخفاض مستوى الخدمات السياحية والتي تعتبر من أهم العناصر التي تعتمد عليها صناعة السياحة ، حيث إنها تلعب دوراً هاماً في تمكين السائحين من الاستمتاع برحلاتهم ، وتطيل من مدة إقامتهم . فقد تبين من خلال الملاحظة والمشاهدة ومن خلال استطلاعات آراء السائحين بأن مستوى الخدمات سواء في مرافق الإيواء ، أو وسائل الاتصال أو مياه الشرب ، والتغذية أو سائل التسلية والترفيه أو الخدمات الصحية قد تراوحت في الغالب ما بين المنخفض والمتوسط . كما تبين كذلك نقص في بعض أساسيات الحياة المدنية مثل عدم توفر صحف ومجلات يومية تصدر باللغات الأجنبية . كذلك فقد أتضح تخلف وسائل النقل السياحية وعدم إيفائها بمتطلبات السائحين سواء كان ذلك من حيث الراحة ، أو الانتظام في مواعيد محددة .

هذا بجانب مشكلة الطيران المدني الذي حرمت البلاد من استخدامه لمدة طويلة بسبب ظروف الحصار . هذا بجانب سوء الاتصالات السلكية واللاسلكية محلياً ودولياً والتي تقف حجر عثرة أمام أي إنجاز لشركات السياحة لتعمل بكفاءة وكذلك أمام اتصالات السائحين الدولية مع ذويهم أو مقار أعمالهم . يضاف إلى هذه المشكلات مشكلة التعقيدات الإدارية وصعوبة الحصول على تأشيرات دخول للبلاد من ناحية ، ومشكلات الانتظار على الحدود غير المجهزة بوسائل الراحة لفترات طويلة تجعل الرحلة غير مستحبة ومنفرة .

يضاف إلى ذلك الإهمال الواضح الذي يشوب المزارات السياحية والمتاحف التاريخية وعدم تجهيزها بوسائل الراحة اللازمة أو بالكتيبات والخرائط السياحية ، هذا بجانب قلة المرشدين السياحيين المتخصصين .

هذه العوامل مجتمعة لم تجعل من ليبيا وجهة سياحية دولية مرغوبة ، مما انعكس على قلة الأفواج السياحية وتذبذبها لمدة طويلة ، والتي بلغ متوسطها حوالي 58 ألف سائح على مدى ثلاثين عاما . وتشير الإحصائيات السياحية إلى أن هذه الأفواج السياحية في انخفاض مستمر حيث بلغت في عام 1998 حوالي 20 ألف سائح . إذا ما استمرت الظروف والمشكلات التي سادت خلال أعوام التسعينات من القرن الماضي فاقامة بما في ذلك الحظر الجوي ، فإن أعداد السائحين سوف تستمر في التراجع خلال الخمس عشرة عاما الأولى من القرن الحالي ، ويتوقع أن تصل أعداد السائحين كما هو مبين في الجدول رقم (1.5) إلى حوالي 1000 سائح في عام 2015 م .

هذه الوضعية السياحية القائمة لا تتماشى مع توفر المقومات السياحية المختلفة والهامة في البلاد ، ولا مع الأهمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المتنامية لقطاع السياحة دوليا ، ولا مع التوجهات الأخيرة للبلاد لتطوير هذا القطاع وتنوع قاعدتها الاقتصادية وتحسين صورتها وسمعتها الدوليتين . لذلك فإن هذا الحال يتطلب رسم خطط واستراتيجيات مبنية على واقع المقومات السياحية وتؤمن تنمية هذا القطاع بالطرق السليمة والمناسبة والتي تضمن المحافظة على المقومات السياحية والحصول على أكبر قدر من الفوائد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية ، والتي تقلل من الآثار السلبية الناجمة عن التنمية السياحية.

أما فيما يخص السياحة الداخلية فقد أظهرت نتائج الاستبيانات سواء في مدينة بنغازي أو في المصايف السياحية ، بأن هناك ميلا واضحا للخروج للسياحة الداخلية . فقد اتضح أن نسبة الخروج للسياحة (الطلب الفعلي) بين أسر مدينة بنغازي بلغت حوالي 54 % بينما بلغت نسبة الطلب المحتمل والمؤجل حوالي 38 % ، وهذا الطلب قد يتحول إلى طلب فعلي إذا توفرت الظروف الاقتصادية أو الاجتماعية ، أو إذا تحسنت الخدمات السياحية إلى درجة ترضى أغلب القطاعات الاجتماعية والاقتصادية والتعليمية .

وقد تبين من خلال دراسة الطلب السياحي الداخلي ومن خلال المشاهدة والملاحظة أيضا ، إن حركة السياحة الداخلية تعاني من مشاكل مشابهة لتلك التي تعاني منها السياحة الدولية باستثناء بعض الخصائص التي تتسم بها حركة السياحة الداخلية . ومن بين هذه المشاكل عدم وجود هيئات عامة مختصة بإدارة وتنمية وتطوير حركة السياحة الداخلية ، وتطوير الحس السياحي بين أفراد المجتمع . كما اتضح أيضا أن الخدمات السياحية الخاصة بالطلب السياحي الداخلي قليلة وتظهر دون المستوى المرضى في أغلب الحالات .

هذا مع العلم بأن الخدمات السياحية لا تلبي رغبات شرائح الإقتصادية المختلفة ، مما أدى إلى حرمان قطاع كبير من المجتمع والمتمثل في فئات الشباب من المساهمة في حركة السياحة الداخلية . كذلك فإن إهمال رغبات المسنين وذوي

الاحتياجات الخاصة تقلل أيضاً من مساهمتهم في هذه الحركة . أضف إلى ذلك انخفاض مساهمة المرأة في حركة السياحة الداخلية بسبب قلة مشاركتها في قوة العمل وبسبب تأثير العقلية المحافظة والساندة في البلاد.

بعض المشكلات السابقة ساهمت أيضاً في انخفاض مدة إقامة السالحين (الطلب الفعلي) في مرافق الإيواء التجارية ، مما كان له الأثر السلبي على انخفاض نسبة الالتحاق السياحي . كما أدت تلك المشكلات أيضاً إلى سفر حوالي 41.4% من أسر بنغازي إلى الدول المجاورة والتي تتوفر بها الخدمات السياحية، مما قد يساهم في تسرب بعض العملات الصعبة إلى الخارج.

جدول رقم (1.5) الأعداد السياحية المتوقعة حتى عام 2015

السنوات السابقة	أعداد السالحين	السنوات المتوقعة	أعداد السالحين	السنوات المتوقعة	أعداد السالحين
1992	89 ، 000	2000	20 ، 000	2008	5 ، 000
1993	63 ، 000	2001	17 ، 000	2009	4 ، 000
1994	52 ، 000	2002	14 ، 000	2010	4 ، 000
1995	56 ، 000	2003	12 ، 000	2011	3 ، 000
1996	83 ، 000	2004	10 ، 000	2012	2 ، 000
1997	24 ، 000	2005	8 ، 000	2013	2 ، 000
1998	20 ، 000	2006	7 ، 000	2014	2 ، 000
1999	24 ، 000	2007	6 ، 000	2015	1 ، 000

لقد تم بناء هذا الجدول باستخدام معادلة التغير النسبي ' الوسيط الهندسي ' (1)

8 تكرار آخر سنة 1999

تكرار أول سنة 1992

وكانت نتيجة التغير النسبي = 0.84

وقد استخدم هنا المتوسط في التنبؤ بأعداد السالحين في السنوات القادمة وفقاً للمعادلة التالية : (2)

ص = ص × (0.84)

حيث إن ص = عدد السالحين في السنة الأخيرة من الفترة المدروسة التي تم خلالها حساب متوسط التغير النسبي .

ص = عدد السنوات التي تلي آخر سنة (من 2000 إلى 2015) 15 سنة .

لكن مؤشرات الطلب السياحي الداخلي تؤكد تنامي هذا الطلب في السنوات القادمة ، وتتمثل هذه المؤشرات في ازدياد النمو السكاني ، وارتفاع نسبة التحضر وزيادة نسبة التعليم ودخول المرأة ميدان العمل ، وتوفر أوقات الفراغ ، وارتفاع نسبة

(1) حسن سيد محمد حسن ، ومجدي عبدالحميد السرس (1988) السياحة والتنمية السياحية في منطقة الغردقة * دراسة جغرافية * سلسلة دراسات عن الشرق الأوسط (48) جامعة عين شمس، القاهرة

ص 66.

(2) نفس المرجع ص 84.

ملكية السيارات الخاصة والتوسع في شق الطرق وتطوير وسائل الاتصال . حيث إنه من المتوقع أن يصل عدد سكان المدن في عام 2025 م إلى حوالي 20 مليون نسمة أى ما يعادل 92 % من مجموع عدد السكان . كما إنه من المتوقع أن يصل حجم مدينة طرابلس في عام 2025 م إلى أكثر من 9 ملايين نسمة ومدينة بنغازى إلى أكثر من 4 ملايين نسمة . كما يتوقع أيضا ظهور حوالي 5 مدن يتراوح عدد سكانها ما بين ① مليون إلى مليون نسمة و 6 مدن أخرى يزيد عدد سكانها عن ربع مليون نسمة ⁽¹⁾ وهذه الزيادة السكانية بجانب زيادة نسبة التحضر سوف تؤدي إلى تنمية السوق السياحي الداخلى وارتفاع نسبة الطلب على مراكز الجذب السياحية المختلفة.

أما من ناحية مؤشرات التعليم فهي تشير إلى ارتفاع نسبة التعليم فى كافة المراحل حاليا عما كانت عليه فى السابق وتؤكد ارتفاعها فى المستقبل . فقد تبين من نتائج التعداد العام لسنة 1995 م مقارنة بمثيلاتها فى تعداد عام 1984 م بأن عدد الطلبة الليبيين الملتحقين بالمدارس مما بلغت أعمارهم 6 سنوات فما فوق قد زادت بما نسبته حوالي 47 % عما كانت عليه فى عام 1984 م . كما تبين من نتائج تعداد عام 1995 م بأن عدد الحاصلين على مؤهلات علمية تساوى الشهادة الإعدادية أو تفوقها قد زاد خلال الفترة الواقعة بين أعوام 1984 - 1995 م من 776 ، 44 ليصل إلى حوالي 529 ، 334 ، 1 فرد.

أما الحاصلون على الشهادة الثانوية أو ما يعادلها فقد ارتفع عددهم من 168 ، 434 عام 1985 ليصل إلى 924 ، 533 عام 1995 ، فى حين ارتفع عدد الحاصلين على الشهادة الجامعية فما فوق من حوالي 642 ، 30 عام 1984 م ليصل إلى حوالي 628 ، 105 عام 1995 م .

وعلى ضوء الدراسة الميدانية والبحوث السابقة والتي أظهرت قوة العلاقة بين التعليم وحركة الخروج للسياحة ، لذلك فإنه يمكن الاستنتاج بأن تزايد ارتفاع نسب التعليم فى المراحل المختلفة سيكون لها نتائج إيجابية على حركة النشاط السياحي الداخلى .

كما أن ارتفاع معدلات التعليم ستكون لها آثار إيجابية أيضا على ارتفاع نسبة مشاركة المرأة فى ميدان العمل والتي سوف يترتب عليها زيادة دخل الأسرة مما يشجع على حركة الخروج للسياحة .

كما أن التوسع فى مجال الطرق والمواصلات والبنية التحتية التى قامت ، وتقوم به الدولة للإيفاء بمتطلبات التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، سوف يكون له الأثر الإيجابى على ارتفاع نسبة الطلب السياحي الداخلى ، لما قد تقدمه من سهولة الحركة والوصول لأماكن الجذب السياحية المختلفة .

المؤشرات السابقة تؤكد أن الطلب السياحي الداخلى على مقومات العرض السياحية المختلفة سوف يتزايد ، مما يستدعى ضرورة الإعداد والتجهيز لاستيعاب هذا

(1) سعد خليل القزيرى (1995) مرجع سابق ص 489 .

الطلب والتخطيط له مستقبلاً يحافظا على هذه المقومات من العشوائية السياحية المدمرة.

وسوف نحاول تقييم صناعة السياحة في ليبيا من خلال منظور نموذج دورة الحياة السياحية Tourism Life – Cycle والذي سبقت الإشارة إليه في الفصل الاول من هذا البحث .

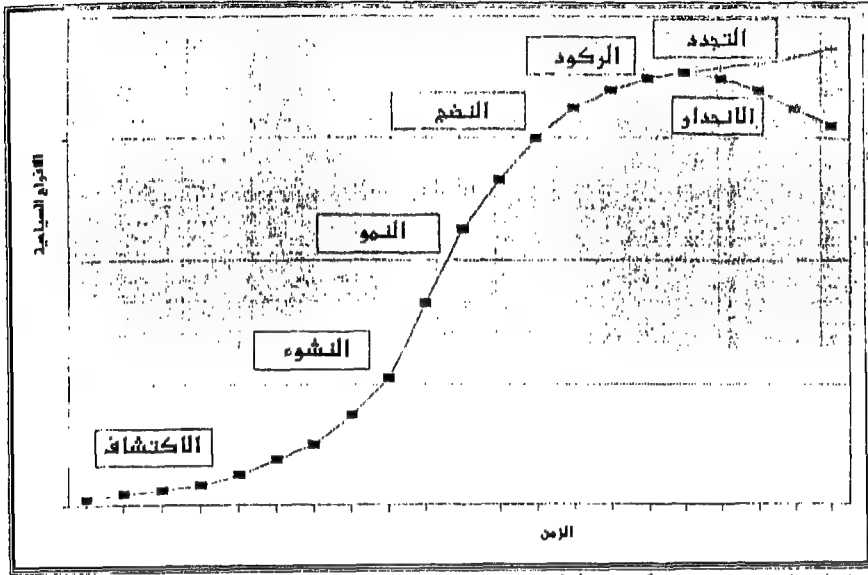
وكما علمنا أن مؤيدى فكرة هذا النموذج يرون أن المقاصد السياحية تمر خلال دورة حياة مكونة من ست مراحل متوالية ومتراصة ، تبدأ بمرحلة الاكتشاف تليها مرحلة النشوء ثم مرحلة الركود ، وأخيراً مرحلة ما بعد الركود ، والتي تأخذ أحد الاتجاهين إما الانحدار أو التجدد واستمرار دورة الحياة . وتشير كل مرحلة من هذه المراحل على مدى دورة الحياة إلى المدى الذى وصلت إليه صناعة السياحة في المنطقة المدروسة ، مما يسهل على المخططين معرفة الوضع الراهن الذى وصلت إليه ومعرفة المشكلات التى تواجهها وبالتالي يمكن وضع خطط مستقبلية مبنية على واقع وامكانيات المنطقة .

وقد أشارت التحليلات السابقة لحركة السياحة في ليبيا سواءً لمتغيرات حجم حركة السياحة أو تسهيلات الإيواء أو مستوى الخدمات السياحية ، أو وسائل النقل والمواصلات ، أو تسهيلات الدخول والخروج ، أو الترويج الإعلامى والتسويق أو السمعة الدولية ، إلى أن صناعة السياحة في ليبيا لا تزال في بدايتها وتطبق عليها صفات المرحلة الأولى من مراحل دورة الحياة السياحية والمتمثلة في مرحلة الاكتشاف ، كما هو موضح في شكل رقم (5.1). وكما علمنا بأن هذه المرحلة تتصف بقلّة الأعداد السياحية الذين تجذبهم بعض المظاهر التاريخية والطبيعية . وينطبق هذا الوضع على السياحة في ليبيا التى يقل بها حجم الحركة السياحية مقارنة بحجمها دولياً أو مع دول الجوار . وكما علمنا بأن هذه الأعداد السياحية القليلة تجذبها بعض المظاهر التاريخية والطبيعية المتمثلة في الآثار الرومانية والأغريقية سواءً كانت في مدن لبدّة ، طرابلس وصبراتة في المنطقة الغربية أو في مدينتى سوسة وشحات الليريتين في المنطقة الشرقية .

هذا بالإضافة إلى تلك القلة من السائحين الذين تجذبهم بعض المظاهر الطبيعية الصحراوية . هذا بجانب تلك الأعداد التى تأتى لزيارة مواقع الحرب العالمية الثانية بمدينة طبرق ونواحيها يستثنى من هذا بعض المحاولات التى تبذل من قبل الجهات الرسمية للخروج من مرحلة الاكتشاف إلى مرحلة النشوء ، وذلك عن طريق توفير بعض الخدمات السياحية في طرابلس وبنغازى ، وبعض المواقع التاريخية الأخرى . هذا بالإضافة إلى إنشاء بعض الفنادق والمعاهد السياحية من قبل القطاع العام . كما انشئت هيلة وطنيه يفترض أن تقوم بأعمال الترويج والتسويق والإدارة .

أما فيما يخص السياحة الداخلية فهى تعاني من أغلب المشكلات السابقة على الرغم من وجود طلب سياحى كبير . ولا تزال الخدمات والتجهيزات السياحية قائمة فى الغالب على بعض المبادرات الفردية ومساهمات القطاع العام ، وينقصها بشكل عام التنظيم والإدارة والتسويق والترويج . وهذا الوضع يضعها فى مراحل النشوء الأولى .

تستنتج مما سبق أنه على الرغم من توفر المقومات الطبيعية والبشرية المتعددة إلا أن صناعة السياحة في ليبيا لا تزال تعاني من مشاكل أساسية تعيق تطورها على المستويين الدولي والداخلي . لذلك فإن صناعة السياحة لا تزال دون المستوى المطلوب بكثير ، الذي يجعلها تساهم بدور طليعي في النهضة الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الليبي .



شكل (1.5) مراحل نمو حركة السياحة في ليبيا (مابين الاكتشاف والنشوء)

3.5 استراتيجية تنمية المقومات السياحية والتخطيط لها :

يهدف هذا القسم إلى وضع تصور شامل للنهوض بقطاع السياحة في ليبيا من مراحلها الأولى ، وتنميتها إلى مراحل أكثر نضجاً وذوات مراديد اقتصادية واجتماعية وبئية هامة . واضعين في الحسبان الفترات الزمنية اللازمة للاعداد والتجهيز ، وعدم القفز عبر المراحل أو التسرع في تنمية المقومات الطبيعية والبشرية ، تجنباً للعشوائية السياحية ، وتقليلاً للتأثيرات السلبية التي قد تصاحب تنمية قطاع السياحة . هذه الأمور تتطلب في البدء تقسيم البلاد إلى أقاليم سياحية لمعرفة الامكانيات المتاحة في كل إقليم ، يلي ذلك عرض الاهداف الاستراتيجية الشاملة لتنمية السياحة واخيراً تعرض الخطة التصورية المقترحة لتنمية قطاع السياحة .

1.3.5 الأقاليم السياحية المقترحة :

إن الغرض من تقسيم البلاد إلى أقاليم سياحية يهدف إلى إيضاح إمكانيات كل إقليم على حدة ، وتحديد ما يمكن استغلاله في الوقت الحالي ، ومعرفة الإمكانيات الأخرى التي قد تستخدم في وقت لاحق وذلك حسب احتياجات الدولة والمجتمع .

كما أن تقسيم البلاد إلى أقاليم سياحية صغيره ذوات خصائص طبيعية واجتماعية مميزة تساهم في عمليات التخطيط لها وتنميتها بدقة ضمن إطار الخطة العامة للدولة ⁽¹⁾ . كما تساهم الأقاليم الصغيرة في إمكانية تحديد طاقتها الاستيعابية ، والتي إذا تم تجاوزها فإن نتائج برامج التنمية السياحية تكون غير محمودة . ويمكن تقسيم البلاد إلى عدة أقاليم سياحية بناءً على الأسس التالية :

- 1-تجانس جغرافي ومناخي نسبي .
- 2-وجود مركز حضري واحد على الأقل .
- 3-توفر بعض مقومات الجذب السياحية .
- 4-الارتباط بالسوق المحتمل بوسائل نقل جديدة .

وقد اتضح من تحليل البيانات والإحصائيات والخرائط السابقة للمقومات السياحية الطبيعية والبشرية أن ليبيا تنقسم بصفة عامة إلى إقليمين كبيرين مختلفين مناخياً وطوبوغرافياً وبشرياً وتاريخياً هما ؛ إقليم البحر المتوسط المحاذي للبحر فسي شمال البلاد ، وإقليم الصحراء الشاسع في جنوبها . ويفصل بين هذين الإقليمين خط مطر 50 ملم تقريباً .

كما ينقسم إقليم الصحراء الشاسع إلى ثلاثة أقاليم رئيسية كبيرة ، منفصلة عن بعضها طبيعياً هي :

إقليم المنخفضات الشمالية ، وإقليم الكفرة وإقليم فزان . هذا وتجدر الإشارة إلى أن بعض هذه الأقاليم الرئيسية تنقسم أيضاً إلى أقاليم فرعية بالاعتماد على الأسس سابقة الذكر انظر شكل رقم (2.5) .

(1) Tosun, C. and Jenkins, C. L. , (1996) Regional Planning approaches to tourism development : the Case of Turkey . , Tourism Management . , Vol 17, No 7 pp. 519-531 .

* (الطاقة الاستيعابية تعني الحد الأعلى أو السقف للتنمية السياحية الذي لا يمكن تجاوزه . وتشير الطاقة الاستيعابية لمنطقة ما إلى عدد السائحين الذين يستخدمونها بدون إحداث أية تغيرات على الجانب البيئي وبدون أية تأثيرات على انخفاض مستوى الخدمات المقدمة للسائحين انظر :

Williams, p. w. and Gill, . , (1998) Global Tourism . , Boston : Butterworth Heineman . , p. 232).

1.1.3.5 الإقليم الشمالى (إقليم البحر المتوسط) :

يمتد هذا الإقليم من الحدود المصرية شرقاً حتى الحدود التونسية غرباً بمحاذاة البحر المتوسط . ويمتاز هذا الإقليم بموقع غاية فى الأهمية منذ القدم فقد كان مسرحاً لحضارات سادت وتركت خلفها إرثاً ثقافياً عالمياً فى غاية الأهمية . أما فى العصر الحديث فإن هذا الموقع يلعب دوراً هاماً فى استقطاب أعداد لا يستهان بها من السالحين بسبب قربه من الأسواق السياحية العالمية وسهولة الوصول إليه عبر وسائل النقل المختلفة .

ويتميز هذا الإقليم كذلك باعتدال مناخه أغلب فصول السنة باستثناء بعض الفروقات المحلية البسيطة التى تحدث نتيجة لتوغل البحر داخل الصحراء كما هو الحال فى خليج سرت أو نتيجة لتأثير الارتفاع عن سطح البحر كما هو الحال فى الجبل الأخضر والجبل الغربى . وعند قياس مدى ملائمة درجة الحرارة والرطوبة النسبية على النشاطات السياحية على امتداد هذا الإقليم ، اتضح أن أغلب أجزاء هذا الإقليم تقع فى نطاق المناخ المثالى الذى يسمح بممارسة كافة الأنشطة السياحية والترويحية لكافة الأعمار . يستثنى من ذلك بعض التأثيرات القارية على ارتفاع درجات الحرارة فى بعض أجزاء خليج سرت (خاصة فى شهر يوليو) ، مما يعيق ممارسة بعض النشاطات السياحية والترويحية خلال بعض فترات النهار .

كما أن انخفاض درجات الحرارة فى فصل الشتاء (يناير) وبصفة خاصة على مرتفعات الجبل الأخضر ، والجبل الغربى تحول دون ممارسة بعض النشاطات الترويحية خلال هذا الفصل القصير .

أمّا من ناحية الطبوغرافية فيتكون هذا الإقليم من هضبات متوسطة وقليلة الارتفاع وسهول ساحلية تضيق فى أماكن وتتوسع فى أماكن أخرى . وتتميز السهول الساحلية بكثرة شواطئها الرملية الصالحة للاستخدامات السياحية ، كما تتصف كذلك بقلّة عمق الرصيف القارى الصالح لممارسة كافة الأنشطة الترويحية المائية .

ونظراً لتوفر بعض المقومات الطبيعية التى تساعد على قيام النشاط البشرى ، فإن هذا الإقليم هو أكثر الأقاليم فى التركيز السكانى ، و الأنشطة البشرية الأخرى حيث تنتشر المدن على طول الساحل المرتبطة ببعضها بوسائل نقل برية وجوية جيدة .

أما مقومات الجذب السياحية البشرية والثقافية فهى متنوعة ومنتشرة فى هذا الإقليم وتتمثل فى التراث الفينيقي ، و الرومانى والإغريقي والإسلامى والمسيحي . وينقسم هذا الإقليم الكبير إلى مجموعة من الأقاليم السياحية الفرعية ، لكل منها شخصيته المميزة ومقوماته السياحية الخاصة كما هو مبين فى شكل رقم (3.5) ، وهذه الأقاليم الفرعية هى :

1- إقليم هضبة البطنان :

يمتد هذا الإقليم من الحدود المصرية شرقاً حتى مدينة البمبا غرباً . وتوجد بهذا الإقليم مجموعة من المقومات السياحية المتمثلة في الشواطئ الرملية المحمية في خلجان صغيرة . هذا بجانب المناخ الدافئ أغلب السنة والمتصف برطوبة نسبية منخفضة . أما أهم المعالم التاريخية فتتمثل في معالم ومواقع الحرب العالمية الثانية المنتشرة حول مدينة طبرق ويرتبط هذا الإقليم دولياً وداخلياً بشبكة جيدة من الطرق البرية ، كما يعتبر ميناء طبرق من أهم الموانئ الطبيعية في شمال إفريقيا ، ويمكن عن طريقه الاتصال بمناطق مختلفة من العالم . كما يخدم هذا الإقليم أيضاً مطار محلي بالقرب من مدينة طبرق . أما أهم المراكز الحضرية فتتمثل في مدينة طبرق .

2- إقليم الجبل الأخضر :

يقع هذا الإقليم فيما بين خليج البمبا شرقاً والسفوح الغربية لمرتفعات الجبل الأخضر المطلة على سهل بنغازي . ويعتبر هذا الإقليم أكثر الإقليم السياحية حظاً في موارده السياحية المختلفة كما هو مبين في شكل رقم (3.5). وتتمثل هذه المقومات في المناخ المعتدل وفي انخفاض نسبة الرطوبة النسبية، بالإضافة إلى الشواطئ البحرية والمرتفعات والوديان الغنية بالحياة النباتية. كما يتمتع هذا الإقليم بمعالم تاريخية عالمية في كل من شحات وسوسة. هذا بجانب بعض المعالم الإسلامية في مدينة درنة والبيضاء والمتمثلة في مقبرة الصحابة وبعض المساجد والقلاع . أما الآثار المسيحية فهي متمثلة في معبد القس مرقس ، وكنائس مدينة سوسة. كما توجد بعض المتاحف التاريخية والتي تحتاج إلى كثير من الصيانة والترميم .

ويرتبط هذا الإقليم داخلياً ومع بقية الأقاليم الأخرى بشبكة جيدة من الطرق البرية ، وجواً عن طريق مطار الأبرق المحلي وبحرياً عن طريق ميناء درنة . أما أهم المراكز الحضرية فتتمثل في كل من درنة ، والبيضاء ، والمرج .

3- إقليم سهل بنغازي :

يقع هذا الإقليم فيما بين السفوح الغربية للجبل الأخضر وسواحل البحر المتوسط ، وعلى امتداد المسافة الممتدة فيما بين مدينة طلمبة في الشمال الشرقي وحتى مدينة الزويتينة في الجنوب الغربي .

ويحوى هذا الإقليم مجموعة من المقومات السياحية المختلفة والمتمثلة في المناخ المعتدل والشواطئ البحرية بالإضافة إلى المعالم التاريخية الهامة في طلمبة وتوكر وبنغازي . كما توجد بالإقليم مدينة بنغازي ثاني المدن الليبية حجماً ووظيفة وكذلك ثاني الموانئ التجارية في ليبيا وثاني أكبر المطارات الدولية في البلاد . يرتبط هذا الإقليم داخلياً ومع بقية الأقاليم الأخرى بشبكة جيدة من الطرق البرية .

4- إقليم سهول سرت :

يمتد هذا الإقليم من مدينة الزويتينة شرقاً وحتى منطقة بويرات الحسون غرباً. وتتمثل أهم المقومات السياحية هنا في الشواطئ الرملية الطويلة ، ومياهه قليلة

العمق الصالحة لممارسة شتى أنواع الرياضات البحرية ، هذا بجانب مناخه شبه الصحراوي . ويرتبط هذا الإقليم برأى بشرق البلاد وغربها بواسطة الطريق الساحلي الجيد ، أما عن طريق الجو يتصل هذا الإقليم بالأقاليم الأخرى عن طريق مطار سرت المحلي . كما يوجد بهذا الإقليم مجموعة من الموانئ النفطية الشهيرة مثل ميناء السبريقة ، والسدرة ، ورأس لانوف . أما أهم مدن الإقليم فتتمثل في مدينة سرت وأجدابيا .

5- إقليم سهل مصراته :

يمتد هذا الإقليم فيما بين بويرات الحسون شرقا وحتى سوق الخميس غربا . وتتمثل أهم المقومات السياحية في هذا الإقليم في مناخه المعتدل وشواطئه الرملية هذا بجانب بعض المعالم الإسلامية وخاصة في مدينة زليتن . ويتصل هذا الإقليم محليا ودوليا عن طريق الطريق الساحلي ، وعن طريق مطار مصراته المحلي وكذلك عن طريق ميناء مصراته التجاري . وتعتبر مدينة مصراته وزليتن أهم مدينتين بالإقليم .

6- إقليم سهل جفاره :

يمتد هذا الإقليم من مدينة الخمس شرقا وحتى الحدود التونسية غربا . ويتمتع هذا الإقليم بمجموعة من المقومات السياحية الهامة منها : المناخ المعتدل والشواطئ الرملية والمياه البحرية قليلة العمق ، هذا بجانب المعالم التاريخية في كل من لبدّة وطرابلس وصبراتة . كما يوجد بهذا الإقليم مجموعة من المعالم الإسلامية المتمثلة في القلاع والمساجد والمدارس .

ويعتبر هذا الإقليم غني بالمتاحف التاريخية في كل من طرابلس ولبدّة وصبراتة . وترتبط هذه الأماكن محليا ودوليا بشبكة جيدة من الطرق البرية ، كما يوجد به أكبر مطار في البلاد وكذلك أكبر ميناء تجاري . أما أهم المراكز الحضرية فهي متمثلة في طرابلس أكبر المدن الليبية حجما ووظائفها والزواية وزوارة والخمس .

7- إقليم الجبل الغربي :

ويشمل هذا الإقليم مرتفعات الجبل الغربي الممتدة من مدينة الخمس في الشمال الشرقي حتى الحدود التونسية في اتجاه جنوب غربى . ويحد هذا الإقليم في الشمال والشمال الشرقي سهل جفاره ومن الجنوب الإقليم الصحراوي .

ونظرا لابتعاد هذا الإقليم عن البحر وتأثيراته ، فإنه يفتقر إلى هذا النمط من عوامل الجذب السياحي ، التي تميزت بها الأقاليم السابقة ، لكنه يتميز باعتدال مناخه وخاصة في فصل الصيف بسبب ارتفاعه عن سطح البحر . أما من الناحية الثقافية والاجتماعية فإن هذا الإقليم يحتفظ بأنماط حياة مميزة تظهر في المناسبات الاجتماعية ولها جاذبيتها السياحية . ويرتبط هذا الإقليم ببقية أقاليم البلاد بشبكة جيدة من الطرق البرية وباستخدام بعض المطارات المحلية . أما أهم المراكز الحضرية في هذا الإقليم فهي مدينة غريان .

2.1.3.5 أقاليم الصحراء :

يشمل هذا الإقليم الشاسع بقية الاراضى الليبية الواقعة إلى الجنوب من إقليم البحر المتوسط ، ويحده شرقاً مصر والسودان وجنوباً تشاد والنيجر والجزائر ، وغرباً تونس والجزائر .

ونظراً لاتساع هذا الإقليم فقد قسم إلى ثلاثة أقاليم رئيسية منفصلة عن بعضها طبيعياً وبشرىياً . وقد روعى فى هذا التقسيم نوع من التجانس النسبى فى البيئة المحيطة ، ووجود بعض مراكز الاستقرار .

وبلاحظ أنه على الرغم من تجانس مقوم الجذب المناخى فى أغلب اجزاء أقاليم الصحراء الكبير والذى يبدو مناسباً لحركة السياحة فى أواخر فصل الخريف وخلال فصل الشتاء القصير وجزء من فصل الربيع ، إلا أنها تتباين فى أشكال سطحها فهناك المنخفضات المغلفة والجبال البركانية والأحواض والسهول التحاتية والسرير والحماة . كما أنها تختلف نسبياً فى مقومات الجذب الثقافى والمتمثل فى طرق المعيشة والزى والفنون الشعبية والطراز المعمارى ، الناجم عن العلاقات التاريخية مع دول الجوار . وهذه الأقاليم هى :

أولاً: إقليم نطاق المنخفضات الشمالية :

ويمتد هذا الإقليم على شكل نطاق أفقى من الحدود الشرقية للبلاد إلى حدودها الغربية ، إلى الشمال من خط 28 50 س ، ويشغل هذا الإقليم مجموعة من الواحات موزعة فى ثلاث مجموعات هى : المجموعة الشرقية وتشمل : الجغبوب ، وجالو ، وأوجله واشخره ، والمجموعة الوسطى وتشمل : مراده ، وزله ، وسوكنه وودان ، وهون وأخيراً المجموعة الغربية وتشمل : غدامس ، ودرج . وكل مجموعة واحات قد تمثل إقليم سياحى فرعى .

ويتميز هذا الإقليم بهشتانه الدافئ بالمقارنة مع إقليم البحر المتوسط . كما يتميز هذا الإقليم بموقعه القريب من الإقليم الشمالى وقربه أيضاً من الأسواق العالمية وسهولة الوصول إليه عن طريق البر والجو . حيث يرتبط مع بقية الأقاليم الأخرى بشبكة جيدة من الطرق البرية وعن طريق مجموعة من المطارات المحلية .

ويتميز هذا الإقليم أيضاً بمزيج من الثقافة العربية والإفريقية المتمثلة فى الزى والموسيقى وطرق الحياة الأخرى .

ثانياً: إقليم منخفض الكفرة :

ويشغل هذا المنخفض الجزء الجنوبى الشرقى من البلاد ، ويقع إلى الجنوب من الإقليم السابق ، يحده من ناحية الشرق الحدود المصرية والسودانية ومن الجنوب السودان وتشاد — أما من ناحية الغرب فخط 18 شرقاً . ويوجد بهذا الإقليم مجموعة من الواحات الواقعة فى مساحات متقاربة من بعضها . وأهم هذه الواحات واحة الجوف (الكفرة) ، واحة الطلاب ، واحة الهوارى ، واحة بزيمه ، واحة الزينغ وتازربو .

ويتصف هذا الإقليم بالخصائص المناخية ذاتها التي يتصف بها الإقليم السابق. أما من الناحية الثقافية فتظهر بعض التأثيرات الثقافية والعرقية الإفريقية الأكثر وضوحاً من الإقليم السابق وذلك راجع لعامل القرب من السودان وتشاد التي ارتبطت بهذا الإقليم عن طريق طرق القوافل عبر التاريخ . كما يوجد بهذا الإقليم معالم رسومات ما قبل التاريخ والتي تعطي هذا الإقليم شخصية سياحية مميزة .

ويرتبط هذا الإقليم بشمال البلاد بواسطة طريق برى يمتد شمالاً حتى مدينة اجدابيا أما عن طريق الجو فيتصل هذا الإقليم ببقية الأقاليم الأخرى عن طريق المطار بمدينة الجوف (الكفرة) .

ثالثاً: إقليم منخفض فزان :

يقع هذا الإقليم في الجزء الجنوبي الغربي من البلاد شاعلاً مساحة تتجاوز 360 ، 000 كم². يحده من الشمال إقليم المنخفضات الشمالية ومن الشرق إقليم منخفض الكفرة ، ومن الجنوب كل من حدود تشاد والنيجر والجزائر ، أما من ناحية الغرب فتحده الجزائر . أما حدوده الطبيعية فتحده من الشمال الحمادة الحمراء وحمادة تنقرث وجبل الحساونة . أما من ناحية الشرق فيحده سرير القطوسة وجبل غنيمه ومنحدرات تيبستي التي تحده من ناحية الجنوب أيضاً . أما من ناحية الغرب فتحده جبال تادرات وأكاكوس .

وتشابه مقومات الجذب السياحي بهذا القليم مع بقية الأقاليم الصحراوية ، والمتمثلة في المناخ الشتوي الدافئ ورسومات انسان ما قبل التاريخ ، بالإضافة إلى الخصائص الثقافية والاجتماعية المميزة والمتأثرة بدول الجوار (الجزائر، النيجر، تشاد).

أما من حيث وسائل النقل ، فيرتبط هذا الإقليم بشبكة طرق داخلية جيدة ، كما يرتبط بالشمال عن طريق برى يمتد حتى مدينة ابو قرين الساحلية . كما يوجد به ثالث مطار دولي بالبلاد والواقع بمدينة سبها . ويشغل هذا الإقليم مجموعة كبيرة من التجمعات السكانية من أهمها مدينة سبها وواحات براك ، واوهارى ، ومرزق ، والقطرون، وغات .

2.3.5 الخطة التصورية لتنمية المقومات السياحية في ليبيا :

هذه الخطة عبارة عن خطوط عريضة ومرنه مبنية على التحليلات والدراسات السابقة ، ويمكن أن يكون هذا التصور مصدراً استرشادياً في عمليات التخطيط الشامل على المستوى الوطن لاستثمار الموارد السياحية وصيانتها بطرق متكاملة تفي باحتياجات الأجيال الحاضرة ولا تحرم أجيال المستقبل من الاستفادة

والاستمتاع بهذه الموارد ⁽¹⁾. وأخيرا فإن هذه الخطة يمكن اثارؤها وتطويرها حسب متطلبات البلاد .

وسوف تعرض فى البدء الأهداف الشاملة التى يسعى هذا التصور إلى تحقيقها ، والتى يجب أن تكون مرتبطة بالخطط الموضوعية لساكن القطاعات الأخرى وتشكل معها كلاً متكاملًا لتحقيق الأهداف المنشودة على المدى القريب والبعيد .

وتشمل الأهداف الاستراتيجية الشاملة ما يلى :

1- تنمية قطاع السياحة فى إطار تنمية اجتماعية واقتصادية وبيئية للرفع من مستوى المعيشة ، من خلال توفير فرص للعمل والدخل والمساهمة فى ميزان المدفوعات ، بشكل تدريجى .

2- تطوير بنية تحتية حديثة وتوفير خدمات سياحية جيدة للسائحين الدوليين والمحليين .

3- الحفاظ على التراث الثقافى والاجتماعى والبيئى .

4- زيادة فرص التلاحم الوطنى والاجتماعى من خلال تنمية السياحة الداخلية ، وكسب التعاطف الدولى للقضايا الوطنية العادلة عن طريق الانفتاح على السياحة الدولية .

1.2.3.5 مراحل الخطة المقترحة :

يتكون هذا التصور من مرحلتين ، إحداهما متوسطة الأجل ومدتها 5 سنوات والأخرى طويلة الأجل ومدتها 10 سنوات ، وهاتان المرحلتان تسيران فى خطين متوازيين فى تزامن تنفيذهما .

اولا المرحلة متوسطة الأجل (5 سنوات) :

يتم التركيز فى هذه المرحلة على تنمية وتطوير الطلب السياحى الداخلى والخدمات المتصلة به . أما فيما يخص السياحة الدولية فيتم التركيز فى هذه الفترة على الإعداد والتجهيز للبنية التحتية والبشرية ، والاعلام السياحى وتحسين صورة البلاد دوليا .

كما يتم التركيز على الأسواق الحالية من ذوى الدخول المرتفعة . كما أن العدد المستهدف يجب ألا يقل عن المتوسط السنوى للأعداد السابقة الذى بلغ حوالى 60 ألف سائح ولا يتجاوزه بكثير ، لأن البنية الحالية لا تتحمل أعداد كثيرة . ويرجع التركيز على السياحة الداخلية فى هذه المرحلة للأسباب التالية :

(1) Page , S . J and Thurn , K . J . , (1997) " Towards Sustainable Tourism Planning in New Zealand : Rublit Seefor Planning Responses " . , Journal of Sustainable Tourism , Vol . 5 No: pp . 59- 77.

1-وجود طلب سياحي داخلي كبير ، كما أن المؤشرات الخاصة بهذا الطلب تشير إلى تنامي هذا الطلب في السنوات القادمة .

2-يتصف الطلب السياحي الداخلي باستقرار نسبي أكثر من الطلب الدولي ، كما أنه لا يتأثر بتذبذبات دورية وموسمية الطلب الدولي .

3-يمكن التحكم في المشكلات الداخلية التي تواجه الطلب الداخلي ببعض الاجراءات الحكومية التي تنشط وتشجع حركة السياحة الداخلية . (مثل إعفاء) فئات الشباب والمسنين من تسديد تذاكر السفر كاملة ، وتطوير وسائل النقل المختلفة، تشجيع الاستثمار السياحي الداخلي وتوفير قروض طويلة الأجل للقطاع الخاص الذي يقوم بمشروعات تشجع على تطوير السياحة الداخلية ، دعم الوعي السياحي عن طريق الإعلام الموجه ، إنشاء المدارس والمعاهد السياحية.

4-تؤدي تنمية السياحة الداخلية و احياء الحس السياحي الداخلي إلى تطوير حركة السياحة الدولية .

5-دمج السياحة الداخلية والسياحة الدولية يجعل من الاستثمار في قطاع السياحة مميزاً وله جاذبية .

6-تطوير السياحة الداخلية يقلل من تسرب العملات الصعبة خارج البلاد وذلك عن طريق قضاء جزء كبير من الطلب السياحي الداخلي لعطلاتهم داخل البلاد .

7-تساهم السياحة الداخلية في توزيع الدخل السياحي في بقية الأقاليم .

8-تساهم السياحة الداخلية في الاندماج الاجتماعي والاعتزاز الوطني وتقدير المساهمات المحلية في التراث العالمي .

9-تطوير السياحة الداخلية يرفع من الحس البيئي واحترام الفروقات الثقافية المحلية.

ويقترح أن يتم التركيز في هذه الفترة على الخطوات التالية والتي تخص تنمية السياحة الداخلية بالدرجة الأولى :

1-رفع الحس السياحي بين أفراد المجتمع عن طريق الإعلام السياحي والتعريف بأهمية السياحة الداخلية اقتصادياً واجتماعياً وبيئياً .

2-التعريف بعوامل الجذب السياحية الطبيعية والبشرية والبيئية وتوزيعها الجغرافي وكيفية الوصول إليها .

3- تطبيق قوانين حماية البيئة فى القرى والمدن اللبية والشواطى والأماكن الخلوية ، وتقليل الملوثات البيئية بأنواعها ، والقيام بإصلاح شبكات الصرف الصحى ، ومياه الشرب .

4- تطوير تسهيلات الضيافة القائمة وتزويدها بكل ما تطلبه من خدمات للراحة والترفية ، كما يجب القيام ببعض التوسعات المقننة فى بعض مرافق الإيواء التى تتناسب مع الدخول المختلفة .

5- تحسين خدمات النقل الحالية وتطويرها للإيفاء بمتطلبات حركة السياحة .

6- الاهتمام بتوسيع وتطوير الأماكن الخضراء داخل المدن وإمدادها ببعض الخدمات المناسبة لذوى الاحتياجات الخاصة . هذا بالإضافة إلى الاهتمام ببرامج التشجير خارج المدن .

7- الشروع فى تصميم وتنفيذ بعض الأماكن لبناء المخيمات الخاصة فى بعض الأماكن ذات الحاسية الخاصة مثل الشواطى والمناطق الغنية بالحياة النباتية مثل إقليم الجبل الأخضر وذلك لحماية الشواطى من التلوث ، والغابات والنباتات الطبيعية من التلف والحرائق وانتشار الملوثات البيئية . كما تشجع هذه السياسة أيضاً ذوى الدخول المنخفضة وخاصة فئات الشباب من ممارسة النشاط السياحى بأسعار أقل تكلفة .

8- إعداد هيئات إدارية مؤهلة لتنمية وتطوير وإدارة السياحة وهذه تشمل : إعداد وتطوير الموارد البشرية ، إعداد برامج للتسويق والدعاية ، الإلمام بلوائح الاستثمار المحلية واللوائح الخاصة بالبيئة الطبيعية والاجتماعية .

9- دعم بعض الشرائح الاجتماعية ذات الدخول المنخفضة من خلال بعض البرامج التى تسهم فى زيادة مشاركتهم فى حركة السياحة مثل التخفيضات فى وسائل النقل وفى مرافق الإقامة .

أما فيما يخص السياحة الدولية فإن الاهتمام بالنواحي السابقة الذكر سوف يساهم فى نهضة المجتمع لتقبل فكرة السياحة وكذلك الاستثمار فيها ، ويمكن اقتراح بعض التصورات فى هذه المرحلة والتى تساهم فى إنعاش وتنمية السياحة الدولية وهى كما يلي :

1- التعاقد مع مؤسسات دولية و محلية للدعاية والإعلان و التسويق لخلق مناخ إيجابى وجذاب لتطوير هذا الجانب والتقليل من السمعة السلبية التى تعوق تنمية هذا المرفق . وهذا يتطلب حملات إعلامية منظمة على فترات زمنية طويلة فى المحافل الدولية المختلفة .

- 2- التركيز في هذه المرحلة على الأسواق السياحية التقليدية وهي إيطاليا ، وبريطانيا ، وفرنسا ، وخاصة الشرائح العمرية التي تتعدى 50 عاماً ومن ذوى الدخل المرتفعة .
- 3- تطوير كوادير بشرية ماهرة في الداخل والخارج لكي تكون قادرة على التعامل مع الإفواج السياحية المختلفة ، وتقديم الخدمات المختلفة في الفنادق والمطاعم ووكالات السياحة والنقل والإرشاد السياحي .
- 4- تقديم تسهيلات إدارية للحصول على التأشيرات وتسهيل الإجراءات الإدارية على نقاط الحدود التي تستقبل الفواج السالحين .
- 5- تقليل القيود والتعقيدات المرتبطة بتصريف العملات الأجنبية وتوفير أماكن للصرافة في داخل المدن والفنادق والمناطق السياحية .
- 6- تطوير المزارات السياحية ، وفتح المتاحف المغلقة وترميم الآثار التي تحتاج إلى ترميم وتوفير أماكن للراحة وتقديم بعض الوجبات بشكل مرضى .
- 7- تقليل القيود والمحاذير على التصوير الفوتوجرافي أو أشرطة الفيديو ، وترك السائح يتصرف بتلقائية قدر الإمكان .
- 8- تشجيع التراث الوطنى المتمثل في الصناعات التقليدية وفي النشاطات الثقافية والموسيقية والمسرحية .
- 9- تطوير خدمات النقل والمواصلات التي تخدم السياحة الدولية بين الأقاليم المختلفة ومع بقية أقطار العالم .
- 10- استخدام وسائل التقنية الحديثة وتوفيرها للاتصال ببقية العالم بسهولة ويسر .

تتطلب هذه المرحلة المتوسطة وجود مؤسسات على المستوى الوطنى والإقليمى ترصد الإحصائيات السياحية الدولية والداخلية وتدرس توجيهات حركة السياحة والمشكلات التي تواجهها وكذلك الزيادة أو النقصان في الأفواج السياحية والليالى السياحية والاتفاقات السياحية . كما تقيم أيضاً مدى تنفيذ المشروعات السياحية في المناطق المختلفة .

ثانياً: المرحلة طويلة الأجل (10 سنوات) :

يستمر في هذه المرحلة التوجه إلى تنمية الوعي السياحي بين المواطنين عن طريق الإعلام السياحي ، بالإضافة إلى إدخال الوعي السياحي في المناهج المدرسية. كما تستمر كذلك برامج التسويق وتحسين صورة البلاد في الأسواق العالمية عن طريق المساهمة في النشاطات الإعلامية المختلفة على كافة الأصعدة والمحافل . كما يستمر التركيز على السالحين ذوات الدخل المرتفعة والتوسع في استقطاب أعداد السالحين الدوليين تدريجياً بقدر يتلاءم مع أفضل خدمات يمكن توفيرها . وإذا أدبرت

هذه الفترة بنجاح فإن النشاط السياحي سوف يجد بيئة ملائمة للنمو بشكل جيد يضمن الحفاظ على الموارد البشرية والطبيعية والثقافية في البلاد .

وتتطلب هذه المرحلة اتخاذ الخطوات التالية لتطوير الإمكانيات السياحية لأغراض السياحة الداخلية والدولية معا :

1- تنمية وتنشيط سياحة الشواطئ في الأماكن الصالحة لذلك. وتتخذ هذه التنمية شكلين أحدهما للسياحة الداخلية والآخر للسياحة الدولية . حيث يتم تنشيط السياحة الداخلية على الشواطئ القريبة من كثافات سكانية عالية . أما الأماكن التي تقل فيها الكثافات البشرية مثل سواحل منطقة البطنان وشواطئ منطقة إقليم سرت فتتمى فيها نوايات لاستقطاب السياحة الدولية ، تبدأ صغيرة وتنمو بالتدريج على مدى زمن طويل وذلك لغرض تقليل المشكلات الاجتماعية التي قد تحدث نتيجة للنمو السريع.

2- تطوير سياحة الغطس على طول الساحل الليبي وتدريب المتخصصين في هذا المجال داخلياً ودولياً .

3- التوسع في تطوير السياحة الصحراوية في الواحات والقرى المناسبة وفي الأماكن التي توجد بها رسومات إنسان ما قبل التاريخ ، وتجهيزها بالخدمات الخاصة كالنقل والإيواء والخدمات الأخرى التي يحتاجها السائحون .

4- إحياء منتزه وادي الكوف الوطني ، والتوسع في إقامة المنتزهات والمحميات الطبيعية في أنحاء متفرقة من البلاد وذلك لغرض تنمية وتطوير السياحة البيئية .

5- تطوير المواقع السياحية التاريخية والتوسع في التنقيب والترميم ، وبناء متاحف حديثة في هذه المواقع وفي المدن المهمة .

6- دراسة إمكانية تطوير أنماط سياحية أخرى مثل سياحة المعارض وسياحة الاستشفاء وسياحة الاكتشاف والمغامرة .

7- تنمية السياحة البيئية وتشجيعها بين أقطار الدول العربية .

8- تطوير وسائل المواصلات المختلفة واستخدامها في حركة السياحة : مثل مد سكة حديدية ، واستخدام النقل البحري للركاب وتطوير الأسطول الجوي . كذلك التوسع في وسائل الاتصال الحديثة ونشرها في كافة أرجاء البلاد .

9- أما من حيث تطوير السوق السياحي المحلي ، فيجب التركيز على شرائح الفئات الشبابية وتنمية الأنماط السياحية التي تجذبهم كالنشاطات الرياضية بأنواعها ، والمغامرة ، كما يستم استقطاب الطلب السياحي الداخلي المحجم عن المشاركة في حركة السياحة للأسباب التي تم ذكرها مسبقاً .

10- تطوير مساهمة الاستثمارات المحلية واستقطاب بعض الاستثمارات الأجنبية. وتستمر في هذه المرحلة المؤسسات السياحية الوطنية والإقليمية في تقييم الأهداف

والسياسات الاستراتيجية . وكذلك رصد حركة السياحة الدولية والداخلية ودراسة توجهاتها وتحديد المشكلات التي تواجهها واقتراح الحلول التي تسهم في تطوير هذا القطاع وقد يستفاد من نموذج دورة الحياة السياحية في هذا الصدد . كما يجب تقييم تنفيذ المشروعات السياحية بطريقة دورية .

4.5 تمويل مشاريع التنمية السياحية

هناك مصدران أساسيان لتمويل التنمية السياحية أحدهما محلي و الآخر دولي ونظراً لغنى ليبيا وارتفاع دخلها فإنه يمكن الاعتماد على مصادر التمويل المحلي في مشروعات التنمية السياحية المختلفة .

وتنقسم مصادر التمويل المحلي إلى قسمين هما :

1- المصادر العامة ، وتمثل هذه المصادر في مؤسسات الدولة ذات الصلة بأنشطة السياحة وتتراوح " استثمارات التمويل العامة بين إقامة المشروعات الحكومية المتكاملة والمشروعات المشتركة مع المنظمات أو الهيئات أو الأفراد " . كما تتركز أغلب استثمارات مصادر التمويل العامة " على مشروعات ذات عائد غير مباشر ، كما هو الحال بالنسبة لمعظم مشروعات مرافق الخدمات وشبكات النقل والمؤسسات التعليمية في مجال السياحة والفندقة " (1) .

2- المصادر الخاصة ، وتمثلها المؤسسات المصرفية ورؤس الأموال المحلية والتي تركز استثماراتها على المشاريع ذات العائد المباشر وفترات زمنية أقصر نسبياً . وتمثل هذه المشروعات في مشروعات مرافق الإيواء وخاصة صغيرة الحجم ، والمطاعم وخدمات الترفيه ومؤسسات النقل ووكالات السفر (2) .

أما مصادر التمويل الخارجى فيمكن أن تعتمد عليها البلاد في صورة التدريب والتأهيل للكوادر البشرية وفي عمليات التسويق والبحوث والتقارير الخاصة بتطوير وتنمية السياحة ، كما يمكن الاستفادة من خبرات المؤسسات الدولية مثل منظمة اليونسكو ومنظمة السياحة الدولية في حماية وترميم بعض المواقع الأثرية وبناء المتاحف ، كما يمكن الاستفادة في هذا العدد أيضاً من بعض المؤسسات الإقليمية ذات الخبرة في مجال السياحة في عمليات التدريب وتبادل الخبرات .

(1) محمد خميس الزوكة ، مرجع سابق ، ص 343 .

(2) نفس المرجع .

5.5 إدارة التنمية السياحية :

فسي الدول النامية مثل ليبيا يجب على الدولة أن تتدخل بصورة مباشرة في الإدارة الفعلية للسياحة بجانب مهامها التنظيمية بوجه عام . هذا بجانب مساهمات القطاع الخاص تحت البرنامج الوطني العام لتنمية السياحة . ويمكن أن تدار التنمية السياحية على مستويين إحداهما وطني عام في شكل أمانة (وزارة) ، تعمل على تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المتوقعة من خطة التنمية السياحية . أما المستوى الآخر فهو إقليمي أصغر يعمل على تحقيق الشخصية الإقليمية على ضوء المقومات والإمكانات المحلية . وتتمثل مهام المستوى الوطني في النواحي التالية ⁽¹⁾:

- 1- رسم السياسات العامة لتنمية قطاع السياحة .
- 2- إعداد الخطط البنوية والتي تشمل تحديد أهم المناطق السياحية ، وتحديد الأقاليم السياحية وتحديد نقاط الوصول الدولية وخدمات النقل الدولية والمحلية .
- 3- تحديد عدد ونوع وأشكال ومستوى خدمات الإيواء والخدمات الأخرى .
- 4- وضع قوانين الاستثمار ، والبيئة .
- 5- رسم استراتيجيات التسويق .
- 6- بناء المؤسسات وتحديد المعايير المطلوبة .
- 7- إيضاح المحاذير الاجتماعية والبيئية التي يجب تجنبها .
- 8- القيام ببرامج التعليم والإعداد .

أما مهام الإدارة الإقليمية فهي تتمثل في تحقيق المهام التالية ⁽²⁾ :

- 1- رسم السياسات الإقليمية .
- 2- تحديد إمكانية الوصول ونوع وشكل شبكات النقل الإقليمية .
- 3- تحديد أماكن وشكل الجذب السياحي .
- 4- تحديد عدد ونوع تسهيلات الإيواء والخدمات السياحية الأخرى .
- 5- الإلمام بالمشكلات الإقليمية .
- 6- القيام ببرامج البحث والتطوير .

(1). Inskip . E . , (1991) opcit , . p . 35.

(2) Ibid .

الخاتمة

الخاتمة

هدف هذا البحث إلى دراسة المقومات السياحية المختلفة في ليبيا لغرض تنميتها وتطويرها وحمايتها في إطار خطة سياحية شاملة تدفع بهذا القطاع للمساهمة في التنمية الاجتماعية والاقتصادية، والبيئية للمجتمع الليبي مع بقية القطاعات الأخرى. ويأتى غرض هذا البحث متوافقاً مع امتلاك ليبيا لمقومات جذب سياحية طبيعية وبشرية مختلفة قد تقوم عليها صناعة سياحية متطورة إذا استغلت بالطرق المثلى.

هذا بجانب الزيادة الكبيرة والمستمرة في اعداد السائحين في اغلب أرجاء العالم النابعة من الرغبة المتزايدة للمشاركة في حركة السياحة والترويج في المجتمعات الحديثة، سواء لأغراض اجتماعية، أو اقتصادية أو ثقافية، أو دينية، أو رياضية أو نفسية أو صحية، إلى غير ذلك. كذلك فإن مؤشرات الطلب السياحي الداخلى تشير إلى احتمالية تزايد هذا الطلب بصورة مستمرة، وما قد تحدثه هذه الزيادة من سوء استغلال للمقومات السياحية الحساسة إذا لم تعد وتجهز بالطرق المثلى.

ولكى يصل هذا البحث إلى الاهداف المستوحاة وإلى نتائج علمية تسهم في تنمية هذا القطاع والتخطيط له، فقد تناول الباحث في البداية الخلفية النظرية والمساهمات الفكرية التى تناقش الجوانب المختلفة لظاهرة السياحة، لغرض اثراء الجوانب التطبيقية لهذا البحث. تلى ذلك عرض شامل للمقومات السياحية المختلفة في كافة انحاء البلاد من حيث الكم والكيف وتوزيعها الجغرافى وتحديد المشكلات التى تواجهها. بعد ذلك درست حركة السياحة الدولية إلى ليبيا لفترة زمنية بلغت حوالى 35 عاماً لمعرفة مدى الطلب الدولى على المقومات السياحية ومعرفة توجهاته واسواقه الرئيسية، والاماط السياحية المختلفة بالبلاد وقد دعم هذا الجانب بدراسة ميدانية لعينة دولية للتعرف على الخصائص العامة للسائحين وللإلمام بالمشكلات التى واجهتهم خلال فترة رحلتهم.

كما تم التعرض أيضاً بالدراسة والتحليل للطلب السياحي المحلى لغرض الالمام بحجم الحركة وتوجهاتها والخصائص العامة للسائحين، والعلاقات المكانية الناجمة عن تلك الحركة، والمشكلات التى تعاني منها هذه الحركة.

وقد مكنت هذه الدراسات والتحليلات، الباحث من وضع خطة تصورية شاملة مستنبطة من واقع الامكانيات المتاحة والمشكلات التى عانت منها ووضعها الحالى. وترمى هذه الخطة إلى كيفية إعداد المقومات السياحية للاستخدام بالطرق المثلى، التى تضمن تحقيق الاهداف الشاملة لهذه الخطة، لكى تصبح صناعة السياحة احد البدائل الاقتصادية والاجتماعية والبيئية الهامة التى تساهم في تنمية المجتمع الليبي، وتمتلا كلاً متكاملاً مع القطاعات الأخرى.

وفى هذا الإطار يمكننا أن نجمل الملامح العامة للبحث فى صورة النتائج الرئيسية التالية :

من حيث المقومات السياحية الطبيعية، فقد اتضح بأن ليبيا تتمتع بمقومات جذب كثيرة يمكن استغلالها فى تنمية صناعة السياحة، حيث أهلها موقعها الجغرافى بأن تكون حلقة وصل بين المشرق والمغرب العربى، وبأن تكون على صلة بدول البحر المتوسط ووسط إفريقيا عبر التاريخ، مما أثارها ثقافياً وحضارياً. كما أن موقعها على البحر المتوسط جعلها تتمتع بمناخ معتدل فى الجزء الشمالى من البلاد يتصف بدرجة حرارة ورطوبة نسبية ملائمة لمزاولة أغلب النشاطات السياحية والترويحية ولكافة الأعمار فيما عدا فترة الشتاء القصير. أما فى جنوب البلاد حيث يسود المناخ الصحراوى فقد اتضح بأن درجة الحرارة والرطوبة النسبية تكون مناسبة للنشاطات السياحية خلال الفترة الممتدة فيما بين نوفمبر وأوائل شهر مارس. أما من حيث أشكال سطح الأرض فقد اتضح بأن ليبيا تمتلك ثروة هائلة من الشواطئ البحرية العالمية. كما أن مرتفعات الجبل الأخضر الغنية بالحياة النباتية والقريبة من البحر تعتبر عامل جذب بئى آخر. أما بقية الأراضى الليبية فتسودها البيئة الصحراوية بجفافها وأشكالها المورفولوجية المتعددة والتي تعطيها خصوصية جذابة وخاصة لأولئك القادمين من المناطق الباردة والممطرة وذات الغطاءات النباتية الكثيفة.

أما من ناحية المقومات البشرية والمتمثلة فى الجانب الثقافى والتاريخى وجانب البنية التحتية والخدمية، فقد اتضح بأن البلاد غنية بتراث إنسانى عريق يرجع إلى عصور ما قبل التاريخ مروراً بالحضارات الفينيقية والإغريقية والرومانية والإسلامية، وقد تركت هذه الحضارات معالم (صنف بعضها تراثاً عالمياً) يقصدها أغلب السائحين القادمين إلى ليبيا فى الوقت الحالى، وسوف تكون مقصداً لاعداد لا يستهان بها من السائحين الدوليين والمحليين عند تطوير صناعة السياحة. وقد تبين من خلال المشاهدة والملاحظة ومن خلال استطلاعات المسؤولين والسائحين بأن هذه المعالم التاريخية تعاني من الإهمال ومعرضة للتلف والسرقه، كما أن عمليات التنقيب والاكتشاف محدودة وقاصرة على البعثات الدراسية. كما تعاني هذه المزارات السياحية من نقص شديد فى خدمات الإرشاد والمعلومات السياحية بالإضافة إلى فقرها فى وسائل الراحة التى يحتاجها السائحون، كالمطاعم والمقاهى ووسائل الاتصالات.

أما الجانب الثانى من المقومات البشرية والمتمثل فى البنية التحتية وتسهيلات الايواء، فقد اتضح بأنها حديثة نسبياً وتزامن تشييدها مع تاريخ استخراج النفط بكميات تجارية، حيث قامت الدولة بتشبيد بنية تحتية متطورة تمكنها من تنفيذ خططها التنموية. ولكن على الرغم من أن هذه البنية لم تتضمن احتياجات قطاع السياحة الذى لم يدرج ضمن خطط التنمية المختلفة، إلا أنها سوف تكون عوناً على تنمية هذا القطاع. فالتوسع فى شبكات الطرق وارتفاع فى ملكية السيارات الخاصة وسيارات الاجرة والحافلات ذوات أهمية كبيرة وفعالة فى تنمية وتطوير السياحة الداخلية والدولية، لما تقدمه من سهولة الوصول إلى مناطق الجذب السياحى بشكل مريح وفى مده زمنية أقل. ولكن هذه المرافق تحتاج إلى تطوير يخدم احتياجات صناعة السياحة. أما قطاع النقل الجوى والهاف فى تطوير حركة السياحة فقد تأثر بسبب القيود التى فرضها الحظر الجوى التى أدت إلى تناقص اعداد المسافرين المحليين والدوليين.

وفيما يخص مرافق الايواء فقد اتضح بأنها قليلة ولا تلبى حاجة جميع الطلبات، كما تنقصها التجهيزات والخدمات التى تتناسب مع إمكانيات الطلب السياحى الدولى والداخلى

المختلفة. واتضح كذلك بأن هذه المرافق متركزة في مدينتي طرابلس وبنغازي بسبب ارتفاع كثافتها السكانية وتعدد وظائفها الادارية والاقتصادية والتعليمية والصحية والترفيهية. ولكن التوجه الاستراتيجي لتنمية حركة السياحة يدعو إلى دراسة حاجة الاقاليم السياحية المختلفة إلى الانواع المتعددة من مرافق الايواء بما يتناسب مع توقعات الطلب المختلفة على مدار الخطة الزمنية.

أما فيما يخص حركة السياحة الدولية إلى ليبيا من حيث الحجم والتوجه والأسواق الرئيسية والآثار الاقتصادية والخصائص العامة للسائحين فقد تبين بأن حجم الحركة السياحية الدولية في ليبيا منخفض جداً ولا تتماشى مع الاتجاهات الدولية أو الاقليمية. كما تبين عند تفحص مصادر هذه الحركة بأن الدول العربية تأتي في مقدمة الدول المصدرة للسائحين إلى ليبيا، تليها المجموعة الاوربية، ثم تأتي المجموعة الامريكية والآسيوية والافريقية بدرجة أقل بكثير من سابقتها. وقد فادت تحليلات حركة السياحة العربية إلى ليبيا إلى الاستنتاج إلى أنها في الغالب تمثل حركة قوة عمل مؤقتة لا علاقة لها بالهدف السياحي أو الانفاق السياحي.

وقد تبين كذلك بأن ضئالة حجم حركة السياحة الدولية وتذبذبها أدى تدنى الدخل السياحي وظهور ميزان مدفوعات سالب يمثل عبئاً على الميزانية العامة ويزيد من اعتماد الدولة على العائدات النفطية. كما أدى صغر حجم الحركة السياحية أيضاً إلى قلة مساهمة هذا القطاع في استيعاب جزء من الايدي العاملة.

وقد استنتج من الاحصائيات والبيانات المأخوذة من عينة سياحية دولية في ثلاث مواقع متفرقة بأن غالبية السائحون أتت من دول اوروبا الغربية وخاصة من إيطاليا والمانيا وبريطانيا، والسائحون غالباً ما احتلت مركز الصدارة تاريخياً في الدول المصدرة للسائحين إلى ليبيا. وقد تبين كذلك بأن اهم الانماط السياحية هي السياحة التاريخية والثقافية وانصحرارية أما الانماط الاخرى المرتبطة بالمناخ (مثل السياحة الصيفية وسياحة الشواطئ أو السياحة الشتوية)، أو المرتبطة بالمؤتمرات والمعارض أو الاستشفاء أو المغامرة ... إلى غير ذلك فهي غير موجودة.

كما تبين كذلك بأن التركيبة العمرية لحركة السياحة تقع بين الفئات العمرية التي تتجاوز سن 50 عاماً، أما الفئات العمرية الأصغر ذوات الدخول المتوسطة، والاعباء الاجتماعية، الأقل، والتي تفضل الرحلات الفردية، ووسائل المواصلات ومرافق الايواء الأقل تكلفة، وانماط السياحة المرتبطة بفصل الصيف والشواطئ والرياضة فهي قليلة جداً. وذلك راجع إلى القصور في المرافق السياحية الحالية وعدم وجود قدره تنافسية مع دول حوض البحر المتوسط ذات الشهرة في هذه الانماط السياحية. كما استنتج كذلك عدم استغلال خصائص فصل الشتاء الدافئة والتي تستهدفها الفئات العمرية المتقدمة والمتقاعدة الأخذة في النمو والزيادة في الدول الصناعية، والتي تسعى إلى قضاء فصل الشتاء في مناطق دافئة.

وقد اتضح بأن الطابع العام للرحلات السياحية تقع في شهري مارس واکتوبر وتأتي في شكل مجموعات سياحية متفرقة مستخدماً وسائل النقل البري لعدم وجود نقل جوي في الوقت الحالي. كما تبين بأن اغلبهم قد أقاموا في فنادق أما وسائل الايواء الاخرى فلم تستخدم. ونظراً لقلّة الاستعدادات السياحية وانخفاض مستوى الخدمات فإن إقامتهم كانت

قصيرة وبلغت حوالي 3 أيام في الغالب. وهذا يقلل من القيمة الاقتصادية لحركة السياحة الحالية.

أما المشاكل والعقبات التي تواجه السانحين وكذلك القائمين على مرافق الإيواء وشركات السفر، والتي تعكس الوضع الحالي للسياحة في ليبيا وتقف كعراقيل أمام تنمية السياحة والاستثمار فيها فيمكن تلخيصها في النقاط التالية :-

1- مشكلة صعوبة الإجراءات الرسمية سواء تلك المتعلقة بالحصول على التأشيرات أو إجراءات الدخول أو الخروج.

2- عدم وجود نقل جوى وانخفاض مستوى وسائل النقل الداخلي، وعدم تجهيزها بوسائل الراحة المناسبة التي تقلل من طول الرحلة ومعاناتها.

3- قلة مرافق الإيواء وانخفاض تجهيزاتها بالوسائل التي تتطلبها أعباء الحياة المعاصرة وانخفاض مستوى الخدمات المناسبة والمريحة.

4- نقص الكوادر البشرية المدربة والملمة بأساسيات الخدمات السياحية، والتي تجيد المعرفة بأكثر من لغة وذلك في جميع المرافق المتعلقة بالسياحة.

5- صعوبة الاتصالات السلكية واللاسلكية وهي في وضع لا يساعد السياحة على النمو والتطور.

6- عدم توفر أماكن للإرشاد السياحي التي تتوفر بها المعلومات، والخرائط التوضيحية لمواقع الجذب السياحي، وأماكن الإقامة والترويج، وقلة المرشدين السياحيين وعدم كتابة التعليمات والإرشادات، وأسماء الأماكن بلغة أخرى بجانب اللغة العربية.

7- انخفاض مرافق التسلية والترويج بأنواعها.

8- انخفاض المستوى العام للبيئة وكثرة الملوثات البيئية.

9- عدم الاهتمام بالمزارات السياحية وإغلاق بعض المتاحف، وقلة الترميم والحفريات للمواقع الأثرية التاريخية.

10- انخفاض الوعي السياحي العام سواء على المستويات الرسمية أو الشعبية.

أما فيما يخص الطلب السياحي الداخلي والذي درس في ثلاث مناطق مختلفة هي ؛ بنغازي ومصيف سوسة والقرية السياحية بقاريونس، فقد تبين بأنه هناك طلبا سياحيا لا يستهان به سواء كان ذلك الطلب فعليا أو غير معلن.

إلا أن المشكلة الأساسية في الوقت الحالي تكمن في عدم وجود صناعة سياحية فعلية ومتطورة تستطيع أن تستثمر هذا الطلب وتتعرف على توجهاته، ومن ثم توفر له ما يحتاجه من خدمات مرضية تكفي الشرائح المختلفة، لذلك فإن جزء من هذا الطلب يتوجه

إلى الدول العربية المجاورة والدول الأوروبية، التي تتوفر بها خدمات سياحية متطورة، أما الجزء الآخر من الطلب السياحي فيحجم عن السفر حتى تتوفر فرص أفضل.

وقد اتضح أن العوامل المؤثرة في الطلب السياحي في منطقة الدراسة عديدة ومتداخلة سواء كانت ديموجرافية أو اقتصادية أو اجتماعية أو ذات علاقة بالمقصد السياحي.

وقد أشارت إحصائيات الدراسة إلى التأثير الواضح لمتغير التركيب العمري على حركة السياحة وتوجهاتها سواء في المصدر أو الوجهة، حيث اتضح بأن أكثر الفئات العمرية نشاطاً سياحياً هي تلك الفئة الواقعة فيما بين 25-29 سنة (أرباب أسر وعزاب) وتتصف هذه الفئة العمرية والفئات الأصغر منها وحتى سن 15 سنة بانخفاض مواردها المالية ومدخراتها ولذلك فهي تميل إلى المشاركة في النشاطات السياحية الأقل تكلفة ونظراً لكبر حجم هذه الشرائح الشبابية وتميزها بالحركة والحيوية لذلك من واجب الدولة أن توجه عنايتها إلى رفع الحس السياحي لهذه الفئات العمرية ضمن المناهج المدرسية بالإضافة إلى الاهتمام بتطوير سياحة الشباب والمرافق السياحية الرياضية.

أما الفئات العمرية من 40-59 سنة فتعتبر من أهم الفئات في الطلب السياحي نظراً لاستقرارها الاجتماعي والاقتصادي، كما تشير المؤشرات السكانية إلى أن هذه الفئات العمرية سوف تنمو على حساب الفئات العمرية الشبابية في العشرين سنة القادمة، حيث أشار التعداد العام لسنة 1995 م إلى أن الفئات العمرية الشبابية الواقعة فيما بين 15-29 سنة تمثل حوالي 35.8 % من إجمالي السكان، ولذلك فإنه من الضروري الإعداد مسبقاً لاستيعاب هذه الأعداد مستقبلاً، أما الفئات العمرية الأقل مشاركة في الحركة السياحية في منطقة الدراسة فكانت فئات الشباب من 15-24 وكذلك الفئات التي تتجاوز 60 سنة.

وبالرغم من أن الأبحاث الحالية في مجال السياحة والترويج تشير إلى تزايد الحركة السياحية بسبب دخول المرأة مجال العمل وبالتالي مشاركتها في هذه الحركة، إلا أن نتائج الدراسة تشير إلى أن المرأة لا تتحرك خارج نطاق الأسرة أما مع الزوج أو الأبناء أو الأخوة وذلك راجع إلى طبيعة الثقافة الدينية للمجتمع الليبي وتأثير العادات والتقاليد، كما تبين أن حجم الأسرة الكبير لم يكن ذا أثر سلبي في حركة الخروج، وذلك راجع إلى طبيعة تكوين الأسرة الليبية ذات الحجم الكبير بصفة عامة، ونستنتج من هذا النمط الأسري إلى أن الحركة السياحية تميل في الغالب إلى النمط الأسري الكبير وما يتطلبه ذلك من مرافق وخدمات تستوعب هذا التوجه، أما فيما يخص الحالة التعليمية للسائحين في منطقة الدراسة، فإن النتائج التي تم التوصل إليها تشير إلى وجود علاقة بين المشاركة في حركة السياحة وارتفاع المستوى التعليمي، وذلك لما للتعليم بطبيعة الحال من علاقة بارتفاع مستوى المعيشة والوعي، وقد أكدت الإحصائيات انخفاض نسبة مشاركة الأميين وإلى عدم وجودها في مصيف سوسة السياحي والقرية السياحية، هذه العلاقة تقود إلى الاستنتاج بأن الطلب السياحي مستقبلاً سوف يكون أكبر بكثير مما هو عليه حالياً، لأن ليبيا دولة فتية سكانياً وبها أعداد كبيرة من الطلبة في المدارس والمعاهد والجامعات، والذين سوف يحفرهم مستواهم التعليمي والمعيشي للمشاركة في حركة الخروج بأعداد أكبر.

كما أشارت إحصائيات الدراسة إلى وجود علاقة قوية بين مستوى الدخل ومدى المشاركة في حركة الخروج، لأن القدرة على تحمل المصروفات السياحية تعتمد على

المدخسرات المتبقية، بعد الانقافات على متطلبات الحياة اليومية ولذلك فالعلاقة تبدو منطقية بين ارتفاع الدخل وزيادة المشاركة في حركة السياحة، مما انعكس سلباً على نسبة مشاركة الطلبة بصفة خاصة وكذلك المتقاعدين في المشاركة في الأماكن التي تتطلب مصاريف مرتفعة كما هو الحال في القرى السياحية.

كما تبين كذلك بأن حوالي 40.6 % من الذين أحجموا عن المشاركة الفعلية في الطلب السياحي في العينة المنزلية كانت أسبابهم اقتصادية، وقد يلجأ البعض إلى التقليل من تأثير العامل الاقتصادي عن طريق الذهاب إلى الأماكن القريبة أو المفتوحة أو بالإقامة عند الأهل والأقارب.

كما أشارت الإحصائيات إلى عدم تأثير عمل الزوجة كعامل اقتصادي على نسبة الخروج وذلك راجع إلى انخفاض مشاركة المرأة في قوة العمل حالياً، وقد بلغت نسبة المرأة العاملة في العينة المنزلية حوالي 11.4 % من إجمالي العينة، إلا أنه لوحظ بأن نسبة الخروج بين الأسر التي بها زوجة تعمل أكبر من نسبة ربات البيوت، حيث بلغت نسبة الخروج في الأولى 58.3 % وفي الثانية 51.8 %، وهذا مؤشر على احتمالية تأثير عمل المرأة الإيجابي على ظاهرة الخروج مستقبلاً.

أما بالنسبة لتأثير طبيعة النشاط الاقتصادي على الخروج فقد تبين بأن غالبية الخروج قد غلب عليها شريحة الموظفين، وهذا راجع بالطبع إلى تركيبة هيكل العمالة الليبية الذي يسوده قطاع الموظفين في دوائر الدولة المختلفة، أما فئة أصحاب الأعمال فعلى الرغم من صغر حجمها إلا أنها أظهرت بأنها أكثر ميلاً للخروج، كما أشارت الإحصائيات بأن أقل الفئات مشاركة كانت فئة الطلبة والمتقاعدين على الرغم من توفر أوقات الفراغ إلا أن ظروفهم الاقتصادية حالت دون المشاركة الواسعة، يضاف إلى ذلك صغر حجمهم السكاني وكثرة ومشاكلهم الصحية.

هناك أيضاً عدة عوامل أخرى تؤثر على نمط المشاركة وتوجهاتها وعلى التفاعل بين الأسواق السياحية والوجهات المختلفة والتي تتمثل في الموقع وعوامل الجذب والمسافة والبدائل ونوع الخدمات، وما يترتب عليها من مدة إقامة ومرات تردد ونفقات.

فالموقع القريب من أسواق سياحية يجذب أعداد كبيرة من السالحين مثل موقع القرية السياحية بقاريونس المحاذي لمدينة بنغازي الذي نجح في جذب أعداد كبيرة من السالحين من مدينة بنغازي، كما أن القرب من بنغازي ذات الخدمات المتعددة أصبح ميزة للجذب السياحي لسكان المدن الليبية وقراها الأخرى إلى مدينة طرابلس، كما استطاع مصيف سوسة السياحي أن يجذب زائرين من حوالي 10 مدن ليبية وكانت طرابلس أحداها بسبب الموقع المميز القريب من عوامل الجذب الطبيعية والتاريخية المميزة، أيضاً استطاعت مدينة طرابلس وإقليمها جذب حوالي 25.9 % من أفراد العينة المنزلية بسبب ثقلها السكاني وتعدد خدماتها، فالموقع الهام وتعدد عوامل الجذب وإمكانية الوصول تقلل من تأثير عامل المسافة على العلاقات المكانية.

ولكن مدة الإقامة، وعدد مرات التردد السياحي، ومن ثم الإنفاق السياحي تعتمد على نوع الخدمات السياحية ومدى جاذبيتها. وقد اتضح من نتائج الإحصائيات بأن الخدمات السياحية في أحسن المرافق السياحية المستبينة قد أظهرت عدم رضا الرواد وصنفت في

الغالب بأنها تتراوح ما بين المتوسطه والمنخفضة. هذه الأمور أدت إلى انخفاض مدة الإقامة والتي أغلبها تتراوح ما بين 1-3 أيام. أما أقصى مدد الإقامة سواء عند الأقارب أو الأصدقاء أو في مرافق الإيواء التجارية كانت في الغالب 7 أيام بعضها وصل إلى 14 يوم ولكنها قليلة.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الإقامة في القرية السياحية امتدت في بعض الأحيان إلى 30 يوماً، وذلك راجع إلى قرب المسافة من مساكن بعض الزوار وبالتالي يستطيعون الأطمئنان على ممتلكاتهم بصفة دورية وفي أي وقت يشاءون.

كما أشارت النتائج إلى أن أغلب السائحين في العينة المنزلية الذين يقيمون عند الأقارب والأصدقاء بلغت نسبتهم حوالي 56.8 %، أما المرافق التجارية فقد أقام بها حوالي 39.2 %، أما البقية فقد أقامت في خيام ووسائل خاصة وكانت نسبتهم حوالي 4.0 % ويرجع سبب عدم استخدام المرافق التجارية إلى قلة ارتفاع أسعارها، وتدني خدماتها ومن النتائج الجديرة بالذكر سواء من خلال الاستبيان أو من خلال الملاحظة والمشاهدة بأن هناك عدد لا يستهان به من السائحين يستخدمون الوسائل الخاصة للسفر والإقامة سواء في سهل بنغازي، أو في الجبل الأخضر، مما يعرض النظام البيئي الحساس إلى التلف والدمار لذلك فإنه من الضروري إنشاء أماكن محدودة لبناء الخيام، ومسارات محددة للسيارات لحماية هذه المناطق من التلف والتلوث.

وقد خلص الباحث في النهاية من خلال التحليلات والدراسات المختلفة للمقومات السياحية، وحركة السياحة الدولية والداخلية والمشكلات التي تواجهها وبعض التوقعات المستقبلية إلى اقتراح خطة تصورية شاملة نابعة من الامكانيات والقدرات المتوفرة في البلاد. وقد استهل هذه الخطة التصورية بمقترح يهدف إلى تقسيم البلاد إلى أقاليم سياحية مختلفة تمكن المحليين والمخططين من الالمام بمقومات كل إقليم على حده ومعرفة ما يمكن استغلاله في الوقت الحالي ومعرفة الامكانيات الأخرى التي قد تستخدم في وقت لاحق.

وقد اعتمد الباحث في تقسيمه البلاد إلى عدة أقاليم سياحية على الاسس التالية :

- 1- تجانس جغرافي ومناخي نسبي.
- 2- وجود مركز حضري واحد على الأقل.
- 3- توفر بعض مقومات الجذب السياحي.
- 4- الارتباط بالسوق ببعض وسائل النقل الجيدة.

وبما أنه قد اتضح بأن صناعة السياحة في ليبيا لا تزال في مراحلها الأولى، ولا تزال البنية التحتية والخدمات السياحية غير معدة لاستقبال اعدد كبيرة من السائحين، فقد أوصى الباحث بخطة مكونة من مرحلتين إحداهما متوسطة الأجل والأخرى طويلة الأجل.

كما أوصى الباحث أيضاً بعدم القفز عبر المراحل أو التسرع في تنمية المقومات الطبيعية أو البشرية، تقليلاً للتأثيرات السلبية التي قد تنجم عن تنمية هذا القطاع.

وقد رأى الباحث التركيز أثناء الخطة المتوسطة الاجل على تنمية وتطوير حركة السياحة الداخلية. أما فيما يخص السياحة الدولية فقد اقترح الباحث التركيز على الاسواق التقليدية وتحسين الوضع الراهن لمرافق الايواء، والنقل، والمواصلات والخدمات السياحية. أما فيما يخص الخطة طويلة المدى فقد أوصى الباحث بالاستمرار فى تنمية السياحة الداخلية مع التوسع المقنن فى السياحة الدولية عن طريق التوجه إلى اسواق جديدة فى اوربا وافريقيا وآسيا واستراليا، بالإضافة إلى تنمية أنماط سياحية أخرى فى الاقاليم المختلفة والتركيز على سائحي الدخول المرتفعة. ويرافق هذا التوسع تجهيز واعداد المرافق الخدمية والبشرية لاستقبال هؤلاء السياح بأفضل الوسائل الممكنة.

وأهم محاور هذه الخطة تتمثل فى :

- 1- تطوير البنية التحتية والخدمية بما يتناسب مع طلبات السائحين.
- 2- تطوير وسائل النقل والمواصلات.
- 3- تطبيق قوانين حماية البيئة فى كافة أرجاء البلاد، وتقليل الملوثات بأنواعها.
- 4- الاهتمام بالمزارات التاريخية والمتاحف وصيانتها وحمايتها.
- 5- الاهتمام بالاعلام السياحي داخليا ودولياً.
- 6- تطوير تسهيلات الايواء والتوسيع فيها وتجهيزها بكل ما تتطلبه من خدمات للراحة والترفيه.

وقد أوصى الباحث بتمويل مشاريع التنمية السياحية من المصادر العامة والخاصة، أما المصادر الدولية فيمكن الاعتماد عليها فى صورة التدريب والتأهيل، وفى عمليات التسويق والبحوث الخاصة بتنمية السياحة. كما يمكن الاستفادة من خبرات بعض الهيئات فى صيانة وترميم بعض المواقع الأثرية. أما ادارة عمليات التنمية السياحية فيرى الباحث بأن تتدخل الدولة بصورة مباشرة فى الادارة الفعلية للسياحة، بجانب مساهمة لقطاع الخاص تحت البرنامج الوطنى العام لتنمية السياحة.

المراجع العربية

قائمة المراجع العربية

الكتب:

- 1- ابوالقاسم محمد العزبى، (1995)، الجماهيرية دراسة فى الجغرافيا، (483-544)، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، سرت.
- 2- _____، (1981)، الطرق والنقل البرى والتعبير الاجتماعى والاقتصادى فى الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية، المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع والاعلان، طرابلس.
- 3- باترك لافرى، (1978)، جغرافية الترويج، ترجمة محبات امام الشرايى، دار الفكر العربى، القاهرة.
- 4- جمال حمدان، (1976)، الجمهورية العربية الليبية، دراسة فى الجغرافيا السياسية عالم الكتب، القاهرة.
- 5- حافظ ستهم، وحسونه المزبى، وحسين الديماس، ودره محفوظ عامر، (1993)، القطاع السياحى فى تونس الحصىبه والآفاق المستقبلية، دار سراس للنشر، تونس.
- 6- خالد رمضان، (1995)، الترب الليبية (مكوناتها، تصنيفها، خواصها، إمكانيتها الزراعية)، الهيئة القومية للبحث العلمى، طرابلس.
- 7- حسين كفافى، (1991)، رؤية عصرية للتنمية السياحية (فى تنمية الاقاليم فى الدول النامية)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة.
- 8- جوده حسنين جوده، (1973)، أبحاث فى جيمورفولوجية الاراضى الليبية، منشورات الجامعة الليبية كلية الآداب بنغازى.
- 9- روبنسون.هـ، (1985)، جغرافية السياحة، الجزء الأول، ترجمة محباب امام، دار المعارف، القاهرة.
- 10- زاهى بشير المغيربى، (1994)، المجتمع العربى والتحول الديمقراطى فى ليبيا، دار الامين للنشر والتوزيع، القاهرة.
- 11- زاهى بشير المغيربى، و مصطفى خشيم، (1991)، تنمية الصادرات الليبية الهيئة الوطنية للبحث العلمى، مركز العلوم الاقتصادية، بنغازى.

- 12- زهير عبدالله حسن، (1991)، القطاع السياحي في المغرب، شركة البيادر للنشر والتوزيع، الرباط.
- 13- سالم محمد الزوام، (1995)، الجبل الأخضر : دراسة في الجغرافيا الطبيعية، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي.
- 14- سعد خليل القزيري، (1977)، تنمية السياحة البحرية، وتخطيطها، بحث مقدم في ندوة السياحة في ليبيا، الامكانيات والمقومات 15-16-97 بنغازي.
- 15- سعد خليل القزيري، (1995) الجماهيرية، دراسة في الجغرافيا، 395-482، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، سرت.
- 16- سميرة كامل محمد، (1996)، التخطيط من أجل التنمية، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية.
- 17- صلاح الدين عبد الوهاب، (1988)، تخطيط الموارد السياحية، مطابع دار الشعب القاهرة.
- 18- عبدالرحمن سليم، (1991)، التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال العمل السياحي، وزارة السياحة، القاهرة.
- 19- عبدالعزيز طريح شرف، (1996)، جغرافية ليبيا، مركز الاسكندرية للكتاب، الاسكندرية.
- 20- عبداللطيف محمود البرغوثي، (1971)، التاريخ الليبي القديم، من اقدم العصور حتى الفتح الاسلامي، منشورات الجامعة الليبية، بيروت.
- 21- عبدالفتاح مصطفى غنيمه، (1999)، الآثار البينية للتدفق السياحي في مصر دار العلوم العلمية، الاسكندرية.
- 22- عمر ابراهيم الفتحي، (1979)، اتجاهات التنمية السياسية في ليبيا، المؤسسة الدولية للنشر والمعلومات، قطر.
- 23- عياد مقيلى، (1995)، الجماهيرية دراسة في الجغرافيا، (145-204) الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، سرت.
- 24- طه باقر، (1968)، ليبيا في التاريخ، (1-41) المؤتمر التاريخي 16-33 مارس 1968، كلية الآداب الجامعة الليبية، بنغازي.
- 25- فاروق عبدالعظيم أحمد، عبدالمرضى حامد عزام، ويحيى سعد زغلول، (1982)، مقدمة في طرق البحث الاحصائي وتحليل الظواهر، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية.

- 26- فتحي أحمد الهرام، (1995)، الجماهيرية دراسة في الجغرافيا، (93-144)، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، سرت.
- 27- فتحي عبدالله فياض، (1983)، مبادئ الاحصاء الجغرافي، المنشأة العامة للنشر والتوزيع والاعلان، طرابلس.
- 28- كرستيان برايد وولف، (1993)، أزهار من قورينا، ترجمة الهادي مصطفى ابولقمة، منشورات قاريونس، بنغازي.
- 29- ماجده محمد جمعه، (2000)، جغرافية مصر السياحية، مطابع التوحيد، القاهرة.
- 30- محمد الفتحي بكير محمد، (2001)، جغرافية مصر السياحية، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية.
- 31- محمد المبروك المهدي، (1990)، جغرافية ليبيا البشرية، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي.
- 32- محمد شكرى غانم، (1995)، الجماهيرية دراسة في الجغرافيا، (689-737) الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، سرت.
- 33- محمد خميس الزوكه، (1996)، صناعة السياحة من المنظور الجغرافي، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية.
- 34- _____، (1991)، التخطيط الاقليمي وابعاده الجغرافية، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية.
- 35- محمد صبحي عبدالحكيم، وحمدي احمد الديب، (1995)، جغرافية السياحة، مكتبة الانجلو المصرية القاهرة.
- 36- محمد عبدالجليل ابو سنينه، (1991)، تنمية الصادرات الليبية، الهيئة القومية للبحث العلمي، مركز العلوم الاقتصادية، مطابع الثورة، بنغازي.
- 37- محمد عبدالعزيز عجميه، وصبحي تادرس ومدحت محمد العقاد، (1983): مقدمه في التنمية والتخطيط، دار النهضة العربية، بيروت.
- 38- محمود كامل، (1975)، السياحة الحديثة، علما وتطبيقا، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة.
- 39- منصور محمد البابور، (1995)، غدامس التحضر والقاعدة الاقتصادية، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي.
- 40- ناصر عبدالله صالح، ومحمد محمود الرياني، (1979)، الجغرافية الكمية والاحصائية، اسس وتطبيقات، دار الفنون، جده.

41- نقولا زياده، (1958)، محاضرات فى تاريخ ليبيا من الاستعمار الايطالى إلى الاستقلال، معهد الدراسات العالمية، الجامعة العربية، القاهرة.

الدوريات والنشرات :

1- إجلال راتب القيلي، وآخرون، (1998)، اقتصاديات القطاع السياحي فى مصر وانعكاساتها على الاقتصاد القومى، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (124) معهد التخطيط القومى، جمهورية مصر العربية، القاهرة.

2- حسن محمد حسن ومجدى عبد الحميد الرسى، (1988)، السياحة والتنمية السياحية فى منطقة الغردقة " دراسة جغرافية "، سلسلة دراسات الشرق الاوسط، (48) جامعة عين شمس، القاهرة.

3- حمدي احمد الديب، (1987)، الفناخ والأنتجمام، نشرة قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة المنيا، العدد الثالث.

4- صلاح الدين عبد الوهاب، (1994)، السياحة المصرية فى ضوء التحديات الراهنة، مجلة البحوث السياحية، العدد الحادى عشر.

5- عبد الحميد فرغلى دهيس، (1994)، التنمية السياحية حتى عام 2000، وزارة السياحة، مجلة البحوث السياحية العدد 11 يناير.

6- عايده بشاره، (1981)، السياحة والترفيه كإتجاه معاصر فى الدراسات الجغرافية، مجلة الجمعيه الجغرافية المصرية العدد 13، السنة العاشرة، القاهرة.

7- طه عبد العليم رضوان، (1992)، المنتجات السياحية الجديدة بساحل مصر الشمالى الغربى : دراسة تطبيقية على مركز مارنيا العلمين، نشرة دورية محكمه بصدها قسم الجغرافيا بكلية البنات، جامعة عين شمس، القاهرة.

8- محمد صدقى الغماز، (1997)، التنمية السياحية فى محافظة شمال سيناء، دراسة جغرافية، مجلة الجمعيه الجغرافية المصرية الجزء الثانى العدد 30.

9- _____، (1994)، جغرافية شرم الشيخ السياحية سلسلة دراسات الشرق الاوسط (159)، جامعة عين شمس، القاهرة.

10- _____، (1989)، اتجاهات حركة السياحة الدولية إلى مصر (1965-1988) دراسة فى جغرافية السياحة، سلسلة دراسات الشرق الاوسط (77) جامعة عين شمس، القاهرة.

11- ناريمان درويش، (1999)، المقومات الجغرافية السياحية فى محافظة المنيا، مجلة الجمعيه الجغرافية المصرية الجزء الثانى العدد 34.

الرسائل الجامعية :

- 1- إبراهيم عبدالعزيز الشناوى (1996)، جغرافية السياحة فى منطقة قناة السويس، رسالة ماجستير - غير منشورة - قسم الجغرافيا كلية الآداب، جامعة الاسكندرية، الاسكندرية.
- 2- إيلين وهيب اقلايوس، (1992)، السياحة على سواحل البحر الأحمر، رسالة دكتوراه - غير منشورة - كلية الآداب جامعة عين شمس، القاهرة.
- 3- تهنى حسين أحمد، (1993)، دراسة التنمية السياحية فى محافظة البحر الأحمر بالتطبيق على أحد مناطق الساحل الغربى، رسالة ماجستير - غير منشورة - قسم السياحة كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة.
- 4- جهان أبو بكر الصاوى، (1997)، السياحة الدولية ومشكلاتها فى الاسكندرية، رسالة ماجستير - غير منشورة - قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الاسكندرية، الاسكندرية.
- 5- حسن على محمد حسن، (1975)، السياحة فى جمهورية مصر العربية " دراسة فى الجغرافيا الاقتصادية " رسالة ماجستير - غير منشورة - قسم الجغرافيا كلية الآداب جامعة الاسكندرية، الاسكندرية.
- 6- حسين مسعود مصباح أبومدينه، (1995)، الموانىء اللبية دراسة فى الجغرافيا الاقتصادية، رسالة ماجستير - غير منشورة - قسم الجغرافيا كلية الآداب، جامعة القاهرة القاهرة.
- 7- حمدى أحمد إبراهيم، (1985)، المصايف المصرية الشاطئية، رسالة دكتوراه، غير منشورة - قسم الجغرافيا كلية الآداب جامعة القاهرة، القاهرة.
- 8- خلف جاسم الدحلوى، (1978)، جغرافية السياحة فى العراق، رسالة دكتوراه - غير منشورة - قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الاسكندرية، الاسكندرية.
- 9- زينب محمد المكى ابوزيد، (1996)، المصايف والمنترهات فى منطقة بنغازى دراسة فى جغرافية السياحة الداخلية، رسالة ماجستير - غير منشورة - قسم الجغرافيا كلية الآداب جامعة قاريونس، بنغازى.
- 10- سلوى محمد مرسى فهمى، (1987)، الاهمية الاقتصادية والاجتماعية لتنمية السياحة فى مصر، رسالة دكتوراه - غير منشورة - كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة القاهرة.
- 11- _____، (1979)، تخطيط السياحة فى جمهورية مصر العربية، رسالة ماجستير - غير منشورة - كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة القاهرة.

- 12- سهى محمد عبدالوهاب بالمنعم، (1995)، أثر الطلب السياحي الخارجى على التنمية السياحية، رسالة ماجستير - غير منشورة - قسم السياحة كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة.
- 13- عيبر أحمد عطيه، (1997)، حجم الحركة السياحية فى مصر مقارنة بامكانياتها السياحية، رسالة ماجستير - غير منشورة - كلية السياحة والفنادق جامعة الاسكندرية الاسكندرية.
- 14- غادة على حمد، (1995)، العوامل المؤثرة فى اختيار المقصد السياحي، رسالة ماجستير - غير منشورة - قسم السياحة كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة.
- 15- فتحية عبدالسلام، (1991)، الجغرافيا السياحية بمحافظة الفيوم، رسالة ماجستير - غير منشورة - قسم السياحة، كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة.
- 16- ليلي حسن أمين الافندى، (1983)، القاهرة ومصر الوسطى : دراسة فى جغرافية السياحة، رسالة دكتوراه - غير منشورة - قسم الجغرافيا، كلية البنات جامعة عين شمس القاهرة.
- 17- ماجده إبراهيم عامر، (1994)، التركيب الاقتصادى للسكان فى ليبيا، رسالة دكتوراه - غير منشورة - معهد البحوث والدراسات الأفريقية جامعة القاهرة، القاهرة.
- 18- ماجى أحمد محمد خليل، (1992)، النماذج الاحصائية لتقدير الطلب على السياحة، رسالة ماجستير - غير منشورة - قسم الاحصاء كلية التجارة جامعة عين شمس، القاهرة.
- 19- نهاد نجيب محمد الطرابيش، (1996)، اقتصاديات صناعة السياحة فى مصر : دراسة مقارنة مع إشارة خاصة عن السياحة العلاجية فى مصر، رسالة ماجستير - غير منشورة - جامعة عين شمس القاهرة.
- 20- نغين حلوانى محمد سيد، (1995)، البيئة السياحية فى واحة سيوه، رسالة ماجستير - غير منشورة - قسم السياحة كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة.
- 21- هاله حامد عبدالحميد، (1999)، دور المنظمة العالمية للسياحة WTO فى تنمية السياحة الدولية فى الدول النامية، رسالة دكتوراه - غير منشورة - قسم السياحة كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة.
- 22- ونيس عبدالقادر الشركسى، (1990)، تقييم مخطط مدينة بنغازى 1966 - 2014، رسالة ماجستير - غير منشورة - قسم الجغرافيا كلية الآداب جامعة قاريونس بنغازى.

الهيئات العامة :

- 1- أمانة التخطيط، (1994)، الإحصاء العام للسكان، (1984)، مصلحة التعداد والإحصاء، طرابلس.
- 2- _____، (1985)، خطة التحويل الإقتصادي والاجتماعي (81-86) أمانة التخطيط، طرابلس.
- 3- _____، (1980)، المجموعة الإحصائية، مصلحة التعداد والإحصاء، طرابلس.
- 4- _____، (1980)، خطة التحويل الإقتصادي والاجتماعي، أمانة التخطيط، طرابلس.
- 5- _____، (1979)، الإحصاء العام للسكان (73)، مصلحة التعداد والإحصاء، طرابلس.
- 6- _____، (1977)، المجموعة الإحصائية، مصلحة التعداد والإحصاء، طرابلس.
- 7- _____، (1975)، المجموعة الإحصائية، مصلحة التعداد والإحصاء، طرابلس.
- 8- _____، (1972)، المجموعة الإحصائية، مصلحة التعداد والإحصاء، طرابلس.
- 9- _____، (1969)، المجموعة الإحصائية، مصلحة التعداد والإحصاء، طرابلس.
- 10- _____، (1968)، المجموعة الإحصائية، مصلحة التعداد والإحصاء.
- 11- بنك ليبيا المركزي، (1970)، النشرة الإقتصادية، إدارة البحوث الإقتصادية والإحصاء، مايو يونيه العدد 3 طرابلس.
- 12- جامعة الدول العربية، (1990)، المجموعة الإحصائية العربية الموحدة، اللجنة الإقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، العدد الثالث، القاهرة.
- 13- الخطوط الجوية العربية الليبية، (1995)، التقدير السنوي، طرابلس.
- 14- اللجنة الشعبية العامة للإعلام والثقافة، (1999) ليبيا الثورة في ثلاثون عاماً بين التحولات الإقتصادية والاجتماعية، طرابلس.
- 15- _____، (1994) ليبيا الثورة في خمسة وعشرون عاماً بين التحولات الإقتصادية والاجتماعية، طرابلس.
- 16- اللجنة الشعبية العامة للسياحة، (1999)، المخطط العام لتنمية السياحة بالجمهورية العظمى (99-2003)، سرت.

- 17- اللجنة الشعبية العامة للسياحة، (1998)، إحصائيات السياحة الدولية - غير منشورة - قسم الدراسات، سرت.
- 18- _____، (1995)، لائحة منح التراخيص للشركات والتشاركيات ووكالات السفر لمزاولة بعض خدمات السفر، أمانة السياحة، سرت.
- 19- مصرف ليبيا المركزي، (1977)، تطور السياحة في الجماهيرية خلال الفترة 1969 - 1976 م، النشرة الاقتصادية، إدارة البحوث الاقتصادية والإحصاء، طرابلس.
- 20- المركز العربي لدراسات المناطق الجافة والأراضي القاحلة، (1984)، مشروع دراسة منتزه وادي الكوف الوطني التقرير النهائي، دمشق.
- 21- المكتب الوطني الاستشاري، (1990)، دراسة المسح السياحي الشامل، الجزء الثالث، الهيئة العامة للسياحة، طرابلس.
- 22- _____، (1981)، مخطط التنمية السياحية، الجزء الأول، مسح الامكانيات السياحية، الهيئة العامة للسياحة، طرابلس.
- 23- مصلحة الارصاد الجوي، إحصائيات مناخية غير منشورة، طرابلس.
- 24- هيئة الأمم المتحدة، (1993)، قرارات مجلس الأمن، 1992، مجلس الأمن الوثائق الرسمية السنة الرابعة والأربعون نيويورك الأمم المتحدة.
- 25- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق، (1999)، الكتيب الإحصائي، طرابلس.
- 26- _____، (1998)، النتائج النهائية للتعداد العام للسكان، طرابلس.
- 27- _____، (1998)، الكتيب الإحصائي، طرابلس.

المصادر الكار توجرافية :

- 1- أمانة التخطيط، (1978)، الاطلس الوطني الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية مصلحة المساحة، طرابلس.
- 2- اللجنة الشعبية العامة للتعليم، (1985)، الاطلس التعليمي، أمانة التعليم، طرابلس.
- 3- مؤسسة سعيد الصايغ، (1973)، اطلس سوريا والعالم، دمشق.

4- British Admiralty Charts , (1992) , Taunton , U. K.

المراجع الأجنبية

REFERENCES

Books

- 1- Abdussalam, A.S.,(1983),External Forces, Economic Development and Regional Inequality in Libya., Ph.D. Dissertation., University of Oklahoma.
- 2- Ashworth, G.J., and Goodall,B., (1990), Marketing Tourism Places., London: Routledge.
- 3- Bodlender, J., et al., (1991), Developing Tourism Destinations., Essex: longman.
- 4- Boniface,B.G and Cooper, C.P., (1990), The Geography of Travel and Tourism., Oxford : Heinemann Professional Pub.
- 5- Bryden,J., (1973), Tourism and Development :A Case study of the commonwealth Caribbean., New York: Cambridge University Press.
- 6- Bull, A., (1991), The Economics of Travel and Tourism Melbourne: Pitman.
- 7- Bulugme,H.M., (1968), Benghazi Through The ages, Tripoli: Dar-Maktabat Al-Fikr.
- 8- Burkart, A.J, and, Medlik, s., (1981), Tourism : Past, Present, and Future, London: Heinemann Professional.
- 9- Colt man, M.M., (1989)., Tourism Marketing., New York : Van Nostrand Reinhold.

- 10- Cooper, C., Fletcher, J., Gilbert, D., and Wanhill, S., (1993), Tourism Principles and Practice., Essex: Longman.
- 11- Dicke, P.V.G, (1998), Embracing and Managing Change in Tourism : New York : Routledge.
- 12- Edgell, D.L.(1990), International Tourism Policy, New York : Van Nostrand Reinhold.
- 13- El Fathaly, O., Palmer, M., and chackerian(1977), Political Development and Bureaucracy., Toronto : Lexington Books.
- 14- Frechtling, D.C., (1996), Practical Tourism Forecasting.,Oxford : Butter worth – Heinemann.
- 15- Gee, C.Y., Makens, J.C., and Choy, D.J.L, (1989), The Tourism Industry., New York : Ran Nostrand Reinhold.
- 16- Good all, B, and Geogory, A, (1990), Marketing in The Tourism Industry : The Promotion of Distention Regions. New York : Routledge.
- 17- Gurney, J., (1996), Libya : The Political Economy of Oil., Oxford : University Press.
- 18- Harssel, J.V., (1994), Tourism : An Exploration., New Jersey : Prentice Hall.
- 19- Holder, J.S, (1997), Managing Tourism., (278-285), Oxford : Longman.

- 20- International Bank for Reconstruction and Development,(1960).
The Economic Development of Libya. Oxford : Oxford
University Press.
- 21- Inskeep, E., (1991), Tourism Planning: An Integrated and
Sustainable Development Approach., New York : Van
Nostrand Renhold.
- 22- Ioannides, D., and Delobage, K.G., (1998), The Economic
Geography of Tourist Industry., London : Routledge.
- 23- Jafari, J., (1973), Role of Tourism on Socio-Economic
Transformation of Developing Countries., Master's
Thesis, Cornel University.
- 24- Khader, B., and El Witati, (1982), The Economic Development of
Libya, London: Croom Helm.
- 25- Khadduri, M., (1963), Modern Libya : Study in Political
Development, Baltimore: The John's Hopkins Press.
- 26- Lanfant, M.F, Allcock, J.B and Bruner, E., (1995), International
Tourism : Identity and Change., London : Sage.
- 27- Lavery, P. (1974), Recreational Geography., New York : John
Wiley and Sons.
- 28- Laws, E. Funkoner, B and Moscardo, G., (1998), Embracing and
Managing Changing in Tourism, New York :
Routledge.
- 29- Law, C.M., (1994), Urban Tourism, New York : Man Sell.

- 30- Lea, J., (1988), Tourism and Development in The Third world,
New York : Routledge.
- 31- Lickorish, L. J., (1994), Developing Tourism Destination, Policies
and Prospective, London : Longman.
- 32- Lickorish, L.J. and Jenkins, C.L.,(1997), An Introduction to
Tourism, Oxford : Bulterworth Heinemann.
- 33- Mathieson, A., and Wall, G., (1982), Tourism Economic, Physical
and Social Impacts, New York : Longman.
- 34- McIntoch, R., and Gupta, S., (1995), Tourism : Principles,
Practices and Philosophies, New York : John Wily and
Sons Inc.
- 35- Medlik, S., (1997), Managing Tourism, Oxford : Longman.
- 36- Middle east Economic Hand Book (1998), London : Euromomte
Publication Limited.
- 37- The Middle East and North Africa (1999) Forty Fifth Edition,
London : Europe Publication Limited.
- 38- Micozkowski, Z., (1990), World Trend in Tourism and
Recreation, New York : Peter lang.
- 39- Mill, R.C., (1990), Tourism, The International Business, New
Jersey : Prentic- Hall International Ine.
- 40- Nachmias, D. and Nachmias, C., (1987), Research Methods in the
social Sciences, New York : St Martin's Press.

- 41- Opperman, M. and Chon Kye-Song,(1997), Tourism in Developing countries. London : International Thomson Pub.
- 42- Pearce, D., (1995), Tourism Today a Geographical Analysis., Essex: Longman.
- 43- _____, (1989), Tourist Development., London : Longman.
- 44- Pearce, P.L., (1982), The Social Psychology of Tourist Behavior., New York : Pergamon.
- 45- Penrose, E., Allan, J.A., and McLachlan, (1970), Agriculture and The economic Development of Libya. Joint Research Project on Libya., Libyan University – London University.
- 46- Pigram, S., (1983), Outdoor Recreation and Resource Management., New York : St. Martin's Press.
- 47- Poon, A., (1993), Tourism Technology and Competitive Strategies., Trowbridge Redwood Books.
- 48- Ravenscroft, N., (1992), Recreation Planning and Development., London: Macmillan.
- 49- Terms, K., (1996), Foundation of Tourism., New Jersey : Prentice Hall.
- 50- Ryan, C., (1995), Researching Tourist Satisfaction : Issues, Concepts, Problems., London : Routledge.

- 51- Silk, J., (1979), Statistical concepts in Geography., London : George Allen & Unwin.
- 52- Smith,L.J.S., (1995), Tourism Analysis : A Handbook., Essex: Longman.
- 53- Smith, V.L., and Eadington, (1992), Tourism Alternatives: Potentials and Problems in The Development of Tourism., Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- 54- Theobald, W.F., (1998), Global Tourism., Boston : Butter Worth Heinemann.
- 55- United Nations, (1999), Statistical Yearbook., New York : United Nations.
- 56- United Nations, (1998), Statistical Yearbook., New York : United Nations.
- 57- United Nations, (1996), Statistical Yearbook., New York : United Nations.
- 58- United Nations, (1990), Statistical Yearbook., New York : United Nations.
- 59- Veal, A.J., (1992), Research Methods For Leisure and Tourism., London: Longman.
- 60- Wahab, S., and Pigman, J., (1997), Tourism Development and Growth : The Challenge of Sustainability., London : Routledge.

- 61- World Tourism Organization, (1976), Hand- Book of Market Research Methods., Madrid.
- 62- _____, (1976), Hand- Book on Tourism Forecasting Methods., Madrid.
- 63- _____, (1976), Hand- Book on Sampling Methods Applicable To Tourism Statistics., Madrid.
- 64- Wright, J., (1969), Libya., London : Ernest Benn Limited.

Periodicals

- 1- Agarwal, S., (1997), "The Resort Cycle and Seaside Tourism : an Assessment of Its Applicability and Validity"., Tourism Management, Vol.18, No.2, pp 65-63.
- 2- Ankomah, P.K., and Gompto, J.L., (1990), " Unrealized Tourism Potential; The Case of Sub Saharan Africa"., Tourism Management., Vol.11, No.1. pp 11-27.
- 3- Boerjan, B., (1994) " Measuring Attitudes For Tourism Marketing Strategies.", Tourism Review., No3, pp. 86-93.
- 4- Bramweell, B., and Lane, B., (1993), " Sustainable Tourism : An Evolving Global Approach"., Journal of Sustainable Tourism., Vol.1, No.1, pp1-5.
- 5- Britton, R., (1979), " The Image of the Third World Tourism Marketing"., Annals of Tourism Research., Vol. 6, No.3, pp. 318-329.

- 6- Burns, P., and Cooper, C., (1997), " Yemen: Tourism and A Tribal – Marxist Dichotomy", Tourism Management, Vol.18, No.8, pp.555-563.
- 7- Butler, R.W., (1980), " The Concept of A Tourism Area Cycle of Evolution : Implication for Management of Resources", Canadian Geographer, Vol.24, No.1, pp.5-12.
- 8- D,Amore, L.J., (1992) " Promoting Sustainable Tourism : The Canadian Approach", Tourism Management, Vol.13, No.3, pp. 258-265.
- 9- Demars, S., (1979), " British Contribution to American Seaside Resorts", Annals of Tourism Research, Vol.6, No.3, pp. 285-293.
- 10- Dilsaver, L., (1979), " Roles for Geographers in The International Tourism Industry ", Annals of Tourism Research, Vol.6, No.3, pp. 273-284.
- 11- Dove, J., (1995), " China's Growing Tourist", Geographic Review, Vol.8, No.3, pp.2-6.
- 12- Dowling, R., (1993), "An Environmentally – based- Planning Model for Regional Tourism Development.", Journal of Sustainable Tourism, Vol.1, No.1, pp.17-38.
- 13- Getz, D., (1992), " Tourism Planning and Destination Life-Cycle.", Annals of Tourism Research, Vol.19, No.4, pp.752-770.

- 14- Alipour, H., (1996) " Tourism Development Within Planning Paradigm: The Case of Turkey.", Tourism Management., Vol.17, No.5, pp. 367-377.
- 15- Helleiner, F., (1979)., " Applied Geography in the Third World Setting: A Research Challenge"., Annals of Tourism Research., Vol.6, No.3, pp.330-350.
- 16- -Hinch, T.D., (1996) " Urban Tourism: Perspective on Sustainability"., Journal of Sustainable Tourism., Vol.4, No.2, pp.95-110.
- 17- Hunter C.J., (1995), " On the Need to Re-conceptualize Sustainable Tourism Development ", Journal of Sustainable Tourism., Vol.3, No.3, pp.155-166.
- 18- International Tourism Quarterly., (1972), Regional Report NO.7: North Africa No.4, PP19-30.
- 19- Inskip, E., (1988), " Tourism Planning: An Emerging Specialization"., Journal of The American Planning Association., Vol.54, No.3, pp. 360-372.
- 20- Ionnides, D., (1995), " Planning for International Tourism in Less Developed Countries: Toward Sustainability"., Journal of Planning Literature., Vol.9, No.3, pp.235-254.
- 21- Kentsch, J. L. and Var, T., (1976) "Tourism and Recreational Facility Development " The Tourist Review N.4 Oct. Dec. pp. 4-12.

- 22- Lusson, L.M, and Swift, J.S., (1998), " Ecotourism at a Crossroads: The Case of Costa Rica"., Journal of Sustainable tourism, Vol.6, No.2, PP155-187.
- 23- Mitchell, L.S., (1979), " The Geography of tourism "., Annals of tourism Research., Vol.6, No.3, PP235-244.
- 24- Page, P.S and Thorn, K.J, (1997), " Toward Sustainable Tourism Planning in New Zealand : Public Sector Planning Responses"., Journal of Sustainable Tourism., Vol.5, No.1,PP59-77.
- 25- Pearce, D., (2000), " Tourism Plan Reviews : Methodological Consideration's and Issues From Samoa"., Tourism Management., Vol.21, No.2, pp.191-203.
- 26- _____., (1979), " Toward a Geography of Tourism "., Annals of Tourism Research., Vol6, No.3, pp. 245-272.
- 27- Sharaiha, Y.M and Collins, P.Q., (1992), "Marketing Jordan as a Tourist Destination", Tourism Management., Vol.13, No.1, pp.64-70.
- 28- Tosun, C. and Jenkins, C.L, (1996), " Regional Planning Approaches to Tourism Development : The Case of Turkey"., Tourism Management, Vol.17, No. 17, PP.519-531.
- 29- Walitt, G., (1996), "Marketing Korea as an International Tourist Destination, Tourism Management., Vol.17, No.2, PP113-121.
- 30- Yefremov, Yu,K,(1975), " Geography and Tourism "., Soviet Geography., Vol.16, PP.205-216.

الملاحق

قائمة الجداول

[illegible]

ملحق (2.2)

متوسط عدد الأيام الممطرة وشدة المطر
في المناطق المختارة من ليبيا

المدينة	متوسط المطر السنوي ملم	عدد الأيام الممطرة	شدة المطر (ملم يوم)
طرابلس	332	53	6.3
الخمس	269	44	6.11
العزيزية	214	42	5.09
زوارة	223	38	5.86
بنز الفغم	126	19	6.63
سرت	174	40	4.35
شحات	569	77	7.38

المصدر :

- محمد عياد مقيلى (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا سرت : دار النشر الجماهيرية
ص 175.

جدول رقم (1.3)
التغيرات في أعداد الساتحين من مناطق الإرسال الرئيسية

للفترة 1964 - 1998 م

السنة	عرب		أوربيون		أمريكيون		آسيويون	
	معدل الزيادة أو النقصان (بالآلاف) التغير (- ، +)	نسبة	معدل الزيادة أو النقصان (بالآلاف) التغير (- ، +)	نسبة	معدل الزيادة أو النقصان (بالآلاف) التغير (- ، +)	نسبة	معدل الزيادة أو النقصان (بالآلاف) التغير (- ، +)	نسبة
1964	-	-	-	-	-	-	-	-
1965	1-	5.8-	5	19.2	1-	10.-	2.	25.0
1968	43	268.7	18	58.1	1-	11.1-	1	100
1970	9-	15.2-	33-	67.3	4-	50.-	0	0
1973	180	360.0	1	6.2	2-	50.-	0	0
1975	42-	18.2-	15	88.2	1	50.	2	100
1980	145-	77.2-	38	118.2	2	66.6	1-	25.0
1983	34	18.5	24-	34.3-	0	0	2	150
1993	519	680.6	12-	26.-	0-	0	19	380
1994	845	141.7	1-	30.-	0	0	10-	41.6-
1995	335	23.2	4	9.6	0	0	2	142.
1996	588-	23.1-	18	49.4	1	50.	11	68.7
1997	324-	27.3-	37-	67.3-	2.3-	76.6-	23-	85.1-
1998	34	4.0	5-	26.9-	1-	14.3-	1	25.0

- النسب من عمل الباحث وهي مستخرجة من الجدول السابق .
- معدل الزيادة والنقصان بالنسبة للسنة السابقة .

ملحق (2.3)

العمالة في ليبيا حسب الأنشطة الاقتصادية خلال الفترة 1970 - 1996

القطاع	1970	1975	1980	1985	1991	1994	1996	المتوسط
الزراعة والغابات وصيد الأسماك	29.1	19.6	18.9	19.8	18.5	17.9	17.9	20.2
استخراج النفط والغاز	2.3	1.6	1.7	1.5	1.6	1.6	1.7	1.7
التعدين والمحاجر الأخرى	0.9	1	1.2	0.8	0.8	0.9	0.8	0.9
الصناعات التحويلية	4.7	4.9	7.1	8.4	10.1	10.4	10.5	8
الكهرباء والغاز والمياه	1.9	1.9	2.4	2.7	2.8	2.8	2.9	2.5
التشييد والبناء	11.3	22.5	21.3	17	15.4	14.1	14	16.5
التجارة والمطاعم والفنادق	7.0	7.2	5.3	5.1	5.2	5.9	5.9	5.9
النقل والتخزين والمواصلات	8.1	7.9	8.8	8.1	8.2	8.2	8.5	8.2
العمال والتأمين وخدمات الأعمال	1.4	1.1	1.2	1.5	1.6	1.5	1.8	1.4
خدمات الإدارة العامة	12.8	10.5	8	11.2	9.8	9	9.2	8.6
الخدمات التعليمية	8.2	8.6	11.2	13.4	15.2	15.5	15	12.4
الخدمات الصحية	4.4	4.5	5.1	5.8	5.4	6.8	6.2	5.5
الخدمات الأخرى	7.9	8.7	9.7	4.7	5.1	5.1	5.5	6.7
المجموع	100	100	100	100	100	100	100	100

المصدر :

- محمد عبد الجليل ابوسنيته (1991) تنمية الصادرات الهيئة القومية للبحث العلمي مجموعة أبحاث قدمت إلى :

- 1- مؤتمر تنمية الصادرات الليبية الذي عقد في بنغازي 24 - 12 - 1991 ص 61 .
- 2- اللجنة الشعبية للأعلام والثقافة (1989) ليبيا الثورة في عشرين عاما التحولات الاقتصادية والاجتماعية طرابلس ص 730 .
- 3- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1998) الكتيب الإحصائي طرابلس ص 9 .

ملحق (3.3)

الفنادق قيد الدراسة من حيث : نسبة الأثغال ، والطاقة الإيوانية ، والعماله
والملحقات السياحية عام 1999

بيانات	فندق المسيرة	فندق القاهرة	فندق تيمستي	فندق الواحة
تاريخ العمل بالمنشأة	1985	1989	1989	1993
نسبة الأثغال	% 60	% 65	% 56	% 10
صيفا	% 40	% 55	% 56	% 90
شتاء				
عدد الغرف	88	-	-	-
فردى	28	40	222	10
زوجى	16	5	22	10
جناح صغير	25	-	9	-
جناح كبير				
عدد العاملين	222	22	456	16
دائمون	-	-	-	-
موسميون	192	11	446	16
ذكور	30	11	100	-
إناث	166	16	337	16
ليبيون	56	5	109	-
عرب				
الملحقات السياحية				
حمام سباحة	1	-	1	-
مقاه ومطاعم	4	1	9	1
محلات تجارية	3	-	12	-
مزين	1	-	2	-
تاجير سيارات	-	-	1	-
بريد دولى	-	-	1	-
دار عرض	1	-	-	-

المصدر : الدراسة الميدانية 1999.

إستمارات الاستبيان

جامعة القاهرة
كلية الآداب
القاهرة

استمارة استبيان موجهة الى رب الأسرة
بمدينة بنغازي لدراسة توجهات السياحة
الداخلية

اخي الفاضل، أختي الفاضلة :

نظراً لقيامى ببحث علمي عن حركة السياحة الداخلية فى ليبيا، فاننى
أمل فى تعاونكم معى بالاجابة على هذا الاستبيان، علماً بأن الهدف من
هذا البحث هو الدراسة فقط.

ان نتائج البحث تعتمد على دقة وصحة المعلومات التى تدلون بها. علماً
بأن اجابتكم سوف تحافظ على سريتها وخصوصيتها حيث لا يطلب منكم
كتابة اسمائكم أو أى شئ يدل على هويتكم.

ولكم كل شكرى وتقديرى

الباحث

سعيد صفى الدين

استمارة استبيان موجهة الى رب الأسرة

بمدينة بنغازي

الرجاء وضع علامة (✓) امام الاجابة المناسبة، او الاجابة بما ترونه ملائماً في الاماكن المخصصة لذلك.

- 1 - التاريخ :
- 2 - الحى :
- 3 - السن : اقل من 30 سنة ☐ من 30 - 39 ☐ من 40 - 49 ☐ من 50 - 59 ☐ اكثر من 60 ☐
- 4 - رب الأسرة : زوج ☐ زوجة ☐ ابن ☐ ابنة ☐
- 5 - مكان المولد :
- 6 - الحالة التعليمية : أمى ☐ يقرأ ويكتب ☐ تعليم ابتدائى ☐ تعليم ثانوي ☐ تعليم جامعى ☐ تعليم فوق الجامعى ☐
- 7 - الحالة العملية : يعمل بمرتب ☐ صاحب عمل ☐ متقاعد ☐ خالى عمل ☐
- 8 - متوسط الدخل الشهري : اقل من 200 دينار ☐ من 201 - 300 دينار ☐ من 301 - 400 ☐ اكثر من 400 دينار ☐
- 9 - نوع السكن : شقة ☐ منزل ☐ فيلا ☐
- 10 - عدد افراد الأسرة : اقل من 5 ☐ من 6 - 8 ☐ اكثر من 9 ☐
- 11 - اعمار الابناء : اقل من 13 سنة ☐ من 13 - 18 ☐ من 19 - 24 سنة ☐ اكثر من 24 سنة ☐
- 12 - هل تعمل الزوجة ؟ ☐ نعم ☐ لا ☐

- 13 - هل تملك الاسرة سيارة؟ ☐ لا ☐ نعم
-
- 14 - هل قمت برحلة سياحية داخل ليبيا خلال 12 شهراً الماضية؟ نعم ☐ لا ☐
-
- 15 - إذا كانت الاجابة (لا) فهل كانت الاسباب: اقتصادية ☐ اجتماعية ☐
بعد المسافة ☐ تدنى مستوى الخدمات ☐ عدم الرغبة النفسية فى السفر ☐
-
- أخرى:
-
- 16 - إذا تولدت الظروف المناسبة فى المستقبل فهي ترغب فى القيام برحلات سياحية داخل ليبيا؟
نعم ☐ لا ☐
-
- 17 - أما إذا قمت برحلة سياحية داخلية فى 12 شهراً الماضية فهل كانت تبعد عن بنغازى بمسافة 40 كيلو متراً أو أكثر؟ نعم ☐ لا ☐
-
- 18 - إذا كانت الاجابة (نعم) فكم كان عدد الرحلات؟
1 2 3 4 5 6
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
-
- 19 - أين ذهبت؟
-
- 20 - أين أقمت؟ قرية سياحية ☐ فندق ☐ موتيل ☐ مخيم ☐
عند أصدقاء وأقارب ☐ أخرى:
-
- 21 - ما هى الفصول التى قمت اثناءها برحلة؟ الربيع ☐ الصيف ☐
الخريف ☐ الشتاء ☐
-
- 22 - هل تولدت فى مقار الاقامة السياحية الخدمات التالية؟
- | | | |
|-------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| أ - اماكن لتقديم الطعام | نعم <input type="checkbox"/> | لا <input type="checkbox"/> |
| ب - مياه الشرب | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ج - دورة مياه | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| د - سوق تجارى | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

هـ - مقاهى	<input type="checkbox"/>	نعم	<input type="checkbox"/>	لا	<input type="checkbox"/>
و - مقاعد وأماكن للراحة	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ز - ملاعب للأطفال	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ح - مراكز اسعاف أولية	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ط - امن	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

23 - ما هي وسيلة سفرك لقضاء الاجازة السياحية ؟ ☐ سيارة خاصة ☐ سيارة اجرة ☐ نقل عام ☐ طائرة ☐

24 - كم كان زمن الرحلة من مقر الإقامة (بالساعات) ؟ ☐ اقل من ساعة ☐ من 1 - 2 ☐ من 2 - 3 ساعات ☐ من 3 - 4 ساعات ☐ أكثر من 4 ساعات ☐

25 - كم كانت مسافة الرحلة من مقر الإقامة (بالكيلومتر) ؟ ☐ من 40 - 60 كم ☐ من 61 - 120 كم ☐ من 121 - 200 كم ☐ من 201 - 300 كم ☐ من 301 - 400 كم ☐ أكثر من 400 كم ☐

26 - كم كانت مدة الإقامة ؟ ☐ من 1 - 3 أيام ☐ من 4 - 7 أيام ☐ من 8 - 14 يوم ☐ من 14 - 30 يوم ☐ أكثر من 30 يوم ☐

27 - ما هي الظروف التي تشجعك على اختيار المكان المناء بقضاء رحلتك السياحية ؟ ☐ الشواطىء البحرية ☐ المناخ المعتدل ☐ اجبال والمناظر الطبيعية ☐ الاماكن التاريخية ☐ الهدوء ☐ الشعور بالامن ☐ القرب من بنغازى ☐ جودة أماكن الإقامة والخدمات. ☐

أخرى :

28 - هل تمت برحلة سياحية خارج الحدود الليبية خلال 12 شهراً الماضياً؟

☐ لا ☐ نعم

29 - إذا كانت الاجابة (نعم) فماين كانت الرحلة؟

☐ دولة عربية ☐ دولة أجنبية

30 - أذكر اسم الدولة !

31 - ماذا كان غرض الرحلة؟ سياحة ☐ علاج ☐ دراسة ☐ عمل ☐

32 - هل توافق على قدوم السياح الدوليين الى ليبيا؟ نعم ☐ لا ☐

33 - إذا كانت الاجابة (لا) فلماذا؟

.....

.....

.....

.....

جامعة القاهرة
كلية الآداب
القاهرة

استمارة استبيان لتقييم حركة
السياحة الداخلية
منطقة جندب سياحية

أخي الفاضل، أختي الفاضلة :

نظراً لقيامى ببحث علمي عن حركة السياحة الداخلية فى ليبيا، فاننى
أمل فى تعاونكم معى بالاجابة على هذا الاستبيان. علماً بأن الهدف من
هذا البحث هو الدراسة فقط.
ان نتائج البحث تعتمد على دقة وصحة المعلومات التى تدلون بها. علماً
بأن اجابتكم سوف تحافظ على سريتها وخصوصيتها حيث لا يطلب منكم
كتابة اسمائكم أو أى شىء يدل على هويتكم.

ولكم كل شكرى وتقديرى

الباحث

سعيد صفى الدين

استمارة استبيان موجّهة إلى رواد

مركز سياحي

الرجاء وضع علامة (✓) امام الاجابة المناسبة ، أو الإجابة بما ترونه ملائماً في الأماكن المخصصة لذلك .

التاريخ / / اسم المركز السياحي

1- مكان الإقامة الدائم (مصدر انطلاق الرحلة):

2- السن : من 15-20 ☐ من 21-25 ☐ من 26-30 ☐ من 31-40 ☐
من 51-60 ☐ أكثر من 60 ☐

3- الجنس: ذكر ☐ أنثى ☐

4- الحالة الاجتماعية: متزوج ☐ أعزب ☐ مطلق ☐
أرمل ☐

5- الحالة التعليمية: أمي ☐ يقرأ ويكتب ☐ تعليم ابتدائي واعدادي ☐
تعليم ثانوي ومعاهد عليا تعليم ☐ جامعي وفوق الجامعي ☐

6- الحالة العملية : طالب ☐ يعمل بمرتب ☐ صاحب عمل ☐ متقاعد ☐

7- متوسط الدخل الشهري: أقل من 200 دينار ☐ من 201-300 ☐ من 301-400 ☐
أكثر من 400 ☐

8- نوع السكن: شقة ☐ منزل ☐ فيلا ☐

9- عدد أيام العطلة السنوية : أقل من 21 يوم ☐ من 21-30 يوم ☐ من 31-45 يوم ☐
أكثر من 45 يوم ☐

10- حجم المجموعة المسافرة : مفرد ☐ عائلة ☐ مجموعة ☐

11- ماهي وسيلة سفرك لقضاء الأجازة ؟ ☐ سياره أجرة ☐ سياره خاصه ☐ نقل عام

12- مدة الإقامة : من 1-3 يوم ☐ من 7- يوم ☐ من 8-15 يوم ☐
من 15-30 يوم ☐ من 30- يوم ☐

13- معدل الاتفاق اليومي : اقل من 20 دينار ☐ من 20-40 دينار ☐ من 40-60 دينار ☐ اكثر من 60 دينار ☐

14- التكلفة العامة للرحلة : ()

15- من اين تشتري أغراضك اليومية ؟

16- ماهو سبب اختيارك لهذا المكان ؟ (رتبها حسب الأهمية)
الجمال والمناظر الطبيعية ☐ الشواطئ البحرية ☐ اعتدال المناخ ☐ الأماكن التاريخية ☐
لقرب من مقر الأمامه الدائم ☐ الشعور بالأمن ☐ جودة الخدمات ☐

17- كم مره زرت هذا المكان من قبل؟

7	6	5	4	3	2	1
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18- كيف تقيم مستوى الخدمات السياحيه في هذا المكان : مرتفع متوسط منخفض

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	أ-توفر مياه الشرب
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ب-اتصالات الهاتف
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ج-خدمات غرف الإقامة
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	د-دورات المياه
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	هـ- ملاعب الأطفال
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	و-الخدمات الصحيه
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ز-خدمات المطعم والمقهى
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ح-الخدمات الأمنية

19 - هل زرت الاماكن التالية ؟ شحات الأثرية ☐ سوسة الأثرية ☐
منتزة وادى الكوف ☐

20- ماهى اهم النشاطات الترويحية التى تقوم بها خلال اليوم ؟

.....

21- ماهى أوجه القصور التى لاحظتها فى هذا المكان ؟

.....
.....
.....

22- ماهى مقترحاتك للتغلب على المشكلات التى تواجه هذا المكان ؟

.....
.....
.....

Cairo University
Cairo Egypt

Questionnaire Provided to
International Tourists

Dear Sir / Madam

We are Conducting an academic research concerning the present conditions of Libyan tourism industry and its Future needs. Thus, the information you provide, will be very important, for our task.

We appreciate very much your willingness to help us in our research effort.

Thank You,

9 - Number of Nights Spent:

10 - Type of Accomodation:

a - Hotel ☐ b - Motel ☐ c - Guest house ☐
 d - Campe ☐ e - Others

11 - Mean of Transportation:

a - Aeroplane ☐ b - Car ☐ c - Bus ☐
 d - Others

12 - Level of Touris Facilities and Services:

	Excelunt	Good	Fair	Bad
a - AccomOdation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c - Communication	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d - Drinking water	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e - Food	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f - Entertainments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g - Health Service	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13 - What distinguishes Libya as a tourist distination:

a - History ☐ b - Culture ☐ c - Climate ☐
 d - Sea Shore ☐ E - Desert ☐
 f - Others

14 - Estemated Total Expenditure :

15 - Do you intend to visit Libya again : Yes ☐ No ☐

16 - Complains:.....

17 - suggestions :.....

الخلاصة

سعيد صفى الدين الطيب . مقومات التنمية السياحية فى ليبيا : دراسة فى جغرافية السياحة .
دكتوراه، جامعة القاهرة ، كلية الآداب ، قسم الجغرافيا .

على الرغم من الاهتمامات المتزايدة بصناعة السياحة دولياً ، إلا أن الاهتمام بها فى ليبيا لا يزال قليلاً ، على الرغم من توفر المقومات السياحية المختلفة ، لذلك كان من الضروري دراسة وتقييم هذه المقومات السياحية ، وتحليل حركة الطلب عليها دولياً ومحلياً لكى يتمكن الباحث من تقييم الوضع الراهن ، ووضع تصور عام لرؤية مستقبلية لتطوير المقومات السياحية بالبلاد ، للاستفادة منها اقتصادياً واجتماعياً وبيئياً وسياسياً فى الوقت الحاضر وللحفاظ عليها وصيانتها لكى تستفيد منها الأجيال القادمة .

وخلص البحث إلى أن ليبيا تمتلك مقومات سياحية هامة ومتعددة ، ولكنها غير معدة أو مجهزة للاستخدامات السياحية الدولية أو الداخلية ، وهى تعاني من عدة مشكلات أساسية ، كانهخفاض القدرات التسويقية ، وانهخفاض الوعى السياحى ، وانهخفاض القدرات الادارية والإعلامية ، وتدنى مستوى الخدمات ، والتمقيدات الادارية المتعلقة بالتأثيرات وإجراءات الدخول ، مما انعكس سلباً على معدل الحركة السياحية إلى ليبيا وعلى الفوائد المتعددة التى تجنيها البلاد من هذه الصناعة .

كما خُصص الباحث أيضاً إلى وجود طلب سياحى داخلى كبير ، إلا أن مدة الإقامة للسائحين منخفضة ، بسبب تدنى الخدمات السياحية وعدم تنوع الأنماط السياحية وقلة الوعى السياحى .

ولكن المؤشرات السياحية تشير إلى الطلب السياحى الداخلى سوف يتزايد فى السنوات القادمة ، مما يدعوا إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة لاستيعاب هذا الطلب والحفاظ على المقومات السياحية الحساسة من التلف والدمار .

وقد اختتم الباحث دراسته بخطة تصورية شاملة ترمى إلى الاستفادة من قطاع السياحة اقتصادياً ، وبيئياً وسياسياً . وتقترح هذه الخطة تطوير المقومات السياحية على فترتين زمنيتين إحداها متوسطة الأجل والأخرى طويلة الأجل ، وروعى فى هذه الخطة أيضاً التركيز على السياحة الداخلية والتوسع تدريجياً فى السياحة الدولية ، وتقليل التأثيرات البيئية والاجتماعية الناجمة عن تطوير صناعة السياحة قدر الإمكان .

This plan is composed of two terms , one is a med-term and the other is a long one . The main focus of the plan is the development of tourist industry with less damage to the environment and less negative consequences for the socio-cultural values of the society .

ABSTRACT

Tourism is becoming one of the most important social and economic activities of today world . The number of international and domestic tourist arrivals is steadily increasing and many countries in the world are now seeking to develop tourism industry for its many benefits . However , despite this world wide growth , Libya has not been among the main destinations of the world's tourists .

Therefor , this study aimed to investigate and analyse tourism resources and attraction in Libya , and to evaluate the present condition of the country's tourism industry .

These studies and analysis would lead in final analysis to a strategic plan for the development of the Libyan tourism industry.

Two major methods were employed in conducting this study, first , a library research was undertaken , which consisted of all available materials related to tourism development and tourism planning , in addition to materials related to the Libyan case .

The second method was a field study which was conducted in a five different places in the country , (Benghazi , Tobruk , Gados , Susa , AL – Karia AL- Siahia) .

The organization of this study encompasses five chapters :

The first chapter was devoted to a literature review that deals with the different aspect related to tourism phenomenon . The second chapter was to surveying and analyzing the Libyan tourist resources which should be considered in any future tourism development . The third chapter was devoted to examine the international tourist movement to Libya regarding its value , expenditure , and socio-economic characteristics . While the fourth chapter dealt with the analysis and examination of the domestic tourist movement in Libya in relation to its types , destinations , length of stay , type of transit used , type of accommodations used , in addition to the socio-economic characteristics of the tourists . Finally a conceptual plan was proposed for the development of tourism industry in Libya .

**THE DEVELOPMENT OF THE TOURISM
POTENTIALS IN
LIBYA :
A GEOGRAPHICAL STUDY**

Saeid Safi Addin Taib

Supervised by

Professor Dr. Ahmed Ali Esmail

*Prof. Of Geography
Faculty of Arts*

